



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 747]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 17, 2006/आषाढ़ 26, 1928

No. 747]

NEW DELHI, MONDAY, JULY 17, 2006/ASADHA 26, 1928

पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 17 जुलाई, 2006

का.आ. 1105(अ).—केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 के अनुसरण में बम्बई उच्च न्यायालय के दिनांक 5 मई, 2005 के आदेशानुसार भारत सरकार के पोत परिवहन सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अधिसूचना का. आ. 1243 (अ) दिनांक 7 सितंबर, 2005 के अधीन फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया, मुम्बई द्वारा रिट याचिका सं. 2004 की 2947 एवं 2004 की 3286, में उठाए गए मामलों में न्याय निर्णयन के लिये गठित अधिकरण के पंचाट का प्रकाशन करती है।

एकल सदस्यीय न्यायाधिकरण का अधिनिर्णय

श्रीमती प्रतिमा एम. उमरजी

1. न्यायाधिकरण की स्थापना

वर्ष 2004 की रिट पेटीशन सं. 2947 (फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया बनाम भारत संघ एवं अन्य) तथा वर्ष 2004 की रिट पेटीशन सं. 3286 (भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड बनाम भारत संघ तथा अन्य) के मामले में दिनांक 5 मई, 2005 के माननीय उच्च न्यायालय बम्बई के आदेश के अनुसरण में, पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय, पोत परिवहन विभाग, नई दिल्ली ने अपनी अधिसूचना संख्या का. आ. 1234 (अ) दिनांक 7 सितंबर, 2005 द्वारा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का अधिनियम संख्या 44) की धारा 150 के अन्तर्गत उन विवादों का निर्णय करने के लिए एकल सदस्यीय अधिकरण की स्थापना की जो कि अपतटीय आपूर्ति जलयानों तथा बहुदेशीय आपूर्ति जलयानों पर केटरिंग कन्ट्रेक्टरों द्वारा काम पर लगाए गए कर्मचारियों की सेवाओं के संबंध में उक्त रिट पेटीशनों में उठाए गए हैं। उक्त आदेश में, माननीय उच्च न्यायालय ने निम्नलिखित मामलों को निर्धारित किया

है, जिनका निर्णय एकल सदस्यीय न्यायाधिकरण द्वारा किया जाना अपेक्षित है, वे हैं :-

- क्या केटरिंग कर्मचारी अपतटीय आपूर्ति जलयानों पर काम पर लगाए गए थे, पर फिर यथास्थिति, केटरिंग कन्ट्रेक्टर द्वारा बहुदेशीय आपूर्ति जलयानों (ओएनजीसी/या एससीआई के स्वामित्व वाले) पर उन्हें काम पर लगाया गया था या नहीं; वे वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 3(42) के निहित अर्थ के अनुसार नाविक हैं या नहीं;
- उपर्युक्त पहले मामले का उत्तर सकारात्मक होने की स्थिति में, क्या ये व्यक्ति 17 अप्रैल, 2000 को यथा अधिसूचित कुमुद बंसल के अधिनिर्णय में दी गई सेवा शर्तों एवं स्थितियों के अन्तर्गत शासित हैं; तथा
- यदि ये व्यक्ति नाविक तो माने जाते हैं परंतु कुमुद बंसल के निबंधनों से शासित नहीं हैं तो उनकी सेवा को शासित करने के लिए कौन सी उचित शर्तें तथा स्थितियां होनी चाहिए।

(माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के दिनांक 05-05-2005 के आदेश की प्रतिलिपि अनुलग्नक 'क' पर)

2. न्यायाधिकरण की नियुक्ति हेतु माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुक्रम में संक्षिप्त पृष्ठभूमि

- वर्तमान मामले में विवाद, तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) तथा भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई) के अपतटीय जलयानों (ओएसवी) से खड़ा हुआ, जिनके लिए ओएनजीसी और एससीआई जनसंयोजन के ठेके दिए थे। एससीआई ने इसके बाद केटरिंग कन्ट्रेक्टर की सेवाएं लीं : विविध जलयानों के संबंध में केटरिंग कन्ट्रेक्टरों के साथ ओएनजीसी द्वारा केटरिंग कन्ट्रेक्ट भी किए

गए। इस प्रकार से ओएसवी पर पोटस्थ कर्तव्यों का निर्वहन करने के लिए क्रेटरिंग कन्ट्रेक्टरों ने इसके परिणामस्वरूप कई तरह के क्रेटरिंग कर्मचारी लगा दिए। विवाद को उठाया गया तथा सुलझाया जाने वाला मुख्य मुद्दा है कि ओएनजीसी या फिर जैसा भी मामला हो, एससीआई द्वारा नियुक्त क्रेटरिंग कन्ट्रेक्टरों द्वारा काम पर लगाए गए कर्मचारी वाणिज्यिक पोट परिवहन अधिनियम, 1958 (इसके बाद में उक्त अधिनियम कहा गया है) में निहित अर्थ के अनुसार क्या नाविक हैं। ओएनजीसी तथा एससीआई का दावा यह है कि क्रेटरिंग कन्ट्रेक्टरों द्वारा नियोजित क्रेटरिंग कर्मचारी, जो कि ओएनजीसी या एससीआई से संबंधित ओएसवी पोतों पर काम करते हैं, वे उक्त अधिनियम की धारा 3(42) द्वारा यथा परिभाषित रूप से "नाविक" की परिभाषा के अन्तर्गत नहीं आते, इसलिए, वे कुमुद बंसल के अधिनिर्णय के अन्तर्गत भी नहीं आते, इसलिए, इस श्रेणी के कामगारों के लिए कुमुद बंसल अधिनियम अनुप्रयोज्य नहीं हैं। बम्बई उच्च न्यायालय में लगाई गई उक्त 2004 की रिट पेटिशन संख्या 2947 तथा 2004 की सं. 3286 में वादी पक्षों के बीच यह विवाद का मुख्य मामला है, जिसके कारण पिछले पैरा में उल्लिखित तीन विवादों/मामलों के साथ-साथ अन्य बातों पर निर्णय देने के लिए भारत सरकार को उक्त अधिनियम की धारा 150 के अन्तर्गत इसे प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एक न्यायाधिकरण गठित करने का निदेश देते हुए माननीय न्यायालय, न्यायाधीश डॉ. डी. वाई. चन्द्रचूड़, के द्वारा 5 मई, 2005 को उक्त आदेश दिया गया।

- (ii) उक्त अधिनियम की धारा 150 (1), केन्द्रीय सरकार को शक्ति प्रदान करती है कि वह न्यायाधिकरण का गठन करे तथा वह नाविकों या नाविकों की किसी श्रेणी या नाविकों की किसी यूनियन तथा पोत के स्वामियों जिसमें कि संभव रूप से ये नाविक नियोजित हों जहां इस प्रकार के विवाद विद्यमान हों या उठने संभावित हों, उन विवादों का न्याय किए जाने हेतु न्यायाधिकरण के पास भेजा जाए। उक्त धारा 150 में प्रावधान है कि नाविकों के रोजगार से जुड़े तथा प्रासंगिक किसी मामले संबंधी विवादों का निर्णय करने के लिए विशेषज्ञ न्यायाधिकारी मंच की स्थापना की जाए। सुनवाई के दौरान पेटिशनरों के, काउंसल तथा ओएनजीसी तथा एससीआई के काउंसल के बीच विस्तृत रूप से मतैक्य था कि माननीय न्यायालय, केन्द्रीय सरकार को निदेश जारी करे कि विवादी पक्षों के बीच उठे विवाद के बिन्दुओं के समाधान हेतु उक्त अधिनियम की धारा 150 (1) के अनुसार न्यायकारी न्यायाधिकरण की स्थापना करने के लिए उपाय किए जाएं। माननीय उच्च

न्यायालय का मत भी उठाए गए विवाद की पुष्टभूमि तथा संबंधित प्रकृति के कारण यही था कि न्याय तथा विवादों के हित में यह अत्यावश्यक है कि भारत संघ के उच्च जन प्रयोजनों की प्राप्ति में सहायक इन जलयानों पर कार्यरत कुछ कर्मचारियों की बेचैनी और अशांति की बिगड़ती समस्या को सुलझाने के लिए उक्त धारा 150 के अन्तर्गत न्यायाधिकरण की स्थापना की जाए, इस प्रकार के विवादों को जल्दी सुलझाया जाना न सिर्फ विवादी पक्षकारों के हित में होगा बल्कि जनहित में भी होगा। तदनुसार, उक्त आदेश दिनांक 05 मई, 2005 द्वारा बंबई उच्च न्यायालय ने केन्द्र सरकार को निदेश दिया कि विवादी पक्षों के बीच उक्त पेटिशनरों में उठे मामलों या विवाद बिन्दुओं पर न्यायकारी न्यायाधिकरण की स्थापना की जाए। उक्त उच्च न्यायालय के आदेश की अनुपालना में उक्त विवाद को एकल सदस्यीय न्यायाधिकरण को 31 जनवरी, 2006 (अनुलग्नक 'ख तथा ग') की अधिसूचना संख्या का. आ. 115(अ) के साथ पठित दिनांक 5 सितंबर, 2005 की अपनी उक्त सरकारी अधिसूचना द्वारा भारत सरकार ने संदर्भित किया।

3. न्यायाधिकरण की कार्यवाहियां :

27 सितंबर, 2005 को एकल सदस्यीय न्यायाधिकरण ने अपनी पहली बैठक आयोजित की तथा, दिनांक 27 सितंबर, 2005 को अपनी सूचना के अनुसार समस्त संबंधित पक्षों को सूचित किया कि न्यायाधिकरण अपनी पहली सुनवाई 18 अक्टूबर, 2005 को कर रहा है तथा सभी संबंधित व्यक्तियों/पक्षों को निदेश दिया गया कि वे न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत हों तथा न्यायाधिकरण के विचारार्थ उक्त मामले पर अपने पक्षों को विस्तृत रूप से लिखित रूप में प्रस्तुत करें। पक्षों के अनुरोध के अनुसार, 25 अक्टूबर, 2005 को न्यायाधिकरण की वास्तविक बैठक/सुनवाई संयोजित की गई, जिसमें कि समस्त संबंधित पक्ष यानि फॉवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया के प्रतिनिधि, नाविक पाल, मुंबई श्री सुभाष बड़गूजर तथा ओएनजीसी एवं एससीआई के प्रतिनिधि उपस्थित थे तथा उन्होंने अपने मौखिक वक्तव्यों के साथ-साथ न्यायाधिकरण के समक्ष अपने लिखित वक्तव्य दिए। संबंधित पक्षों को भी उनके अनुरोध के अनुसार मांगा गया पर्याप्त समय प्रदान किया गया, ताकि वे न्यायाधिकरण में चल रहे मामले पर प्रत्येक पक्षकार पहले दिए गए बयानों के संदर्भ में अपने रिजॉइन्डर तथा अतिरिक्त सबरिजॉइन्डरों का परिशीलन कर सकें तथा प्रस्तुत कर सकें। सभी पक्षों ने लिखित बयान पूर्ण किए बयानों के रिजॉइन्डर 15 दिसंबर, 2005 को दिए गए जिसके लिए उनके द्वारा अनुरोध किए अनुसार समय-सीमा को बढ़ाया गया। (25 अक्टूबर, 2005 को न्यायाधिकरण द्वारा पक्षों को मौखिक सुनवाई का कार्यवृत्त अनुलग्नक 'घ' पर संलग्न है)। न्यायाधिकरण ने फिर 21 मार्च, 2006 को भी न्यायाधिकरण के कार्यालय में इन्डियन नेशनल शिप औनर्स एसोसिएशन (इनसा) जो ओएसवी के स्वामी हैं, उनके विचार जानने के लिए एक बैठक आयोजित की गई साथ ही अपनाई गई भर्ती प्रक्रिया, उनके द्वारा उनके ओएसवी पर पोटस्थ या नियुक्त क्रेटरिंग कर्मचारी को प्रदत्त दर्जा तथा मजदूरी एवं भत्तों में किए गए

भुगतान को जाना जा सके, तथा क्या उन्होंने ओएसवी पोतस्थ अपने क्रेटरिंग कार्मिकों के लिए कुमुद बंसल के अधिनिर्णय को कार्यान्वित किया था तथा क्या उसका अनुपालन किया था। (बैठक के कार्यवृत्त की प्रतिलिपि अनुलग्नक 'डू' पर संलग्न है)। इसके निर्णय/अधि-निर्णय के लिए उठे विवादों/मामलों की परीक्षा, विचार तथा निर्णय करने के लिए सितंबर, 2005 से लेकर मार्च, 2006 तक न्यायाधि-करण ने 13 (तेरह) बैठकें आयोजित की।

4. लिखित प्रस्तुतियां तथा पक्षकारों के मुख्य विवाद का संक्षिप्त विवरण :

(क) फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इन्डिया (एफएसयूआई)

- (1) न्यायाधिकरण के समक्ष फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इन्डिया (एफएसयूआई) ने अपने दावे को न्यायोचित ठहराने तथा साबित करने हेतु मौखिक तथा लिखित रूप से निवेदन किये हैं कि भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई) के स्वामित्व वाले जनसंयोजित तथा/ या उसके द्वारा जनसंयोजित अपतटीय जलयानों (ओएसवी) पर नियुक्त पोतस्थ क्रेटरिंग कर्मचारी उक्त अधिनियम की धारा 3(42) में दी गई परिभाषा के अर्थ में नाविक हैं। उक्त विवाद के अपने समर्थन में, एफएसयूआई ने कहा है कि एससीआई तथा ओएनजीसी के पास कई पोत हैं जो कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अन्तर्गत पंजीकृत हैं, जो कि सभी 200-सकल टनभार से ज्यादा के हैं वे या तो देशी व्यापार पोत हैं या विदेशगामी पोत हैं तथा, इसलिए, अपने ओएसवी पर नियुक्त या काम कर रहे पोतस्थ नाविकों के संबंध में उनसे अपेक्षा है कि वे अनिवार्यतः समस्त सांविधिक अपेक्षाओं का पालन करें। एफएसयूआई ने आगे और कहा कि पोत में तीन विभाग होते हैं; (क) डैक; (ख) इंजिन; (ग) सलून या क्रेटरिंग विभाग। डैक विभाग में वे व्यक्ति होते हैं जो नेवीगेशनल तथा उन कार्यों को करते हैं जो कारगो चढ़ाने-उतारने (गियर्स) तथा अनुरक्षण संबंधी हैं। इंजिन विभाग में वे व्यक्ति होते हैं, जो कि पोत के मुख्य इंजीनियर के अधीन पोत के समस्त इंजीनियरिंग प्रचालनों को चलाने तथा अनुरक्षित करने के लिए उत्तरदायी होते हैं। जो खान-पान बनाने, बर्तन साफ करने, पोतस्थ व्यक्तियों तथा स्वयं के लिए हाउस कीपिंग के कामकाज तथा एक प्रभारी के पर्यवेक्षण में अन्य छुट-पुट कामों की देख-रेख करते हैं। एफएसयूआई ने दावा किया कि ये सभी व्यक्ति ओएसवी पर पोतस्थ रहने के दौरान उसी प्रकार के स्वास्थ्य के खतरों तथा शारीरिक तथा मानसिक खतरों का सामना करते हैं जैसा कि नाविक करते हैं तथा ये उसी सामान्य/आम "नाविक" श्रेणी में आते हैं।

यूनियन ने अपने इस दावों के समर्थन में कि "नाविक" की परिभाषा के द्वारा सभी सलून या क्रेटरिंग कर्मचारी आते हैं, उक्त अधिनियम में निहित संगत कानूनी प्रावधानों को तथा उनके अन्तर्गत बनाए गए संगत कानूनों, साथ ही अपतटीय आपूर्ति जलयान (ओएसवी) हेतु सीमांकित न्यूनतम सुरक्षा जनसंयोजन अपेक्षाओं के प्रयोजन हेतु नेशनल मेरीटाइम बोर्ड द्वारा जारी निदेशों को भी उद्धृत किया गया।

- (II) यूनियन ने उक्त अधिनियम की धारा 3(42) की ओर ध्यान आकृष्ट करवाया जिसमें "नाविक" शब्द की परिभाषा दी गई है तथा यह बताया गया है कि "नाविक का अर्थ हरेक उस व्यक्ति से है (मास्टर, पायलट या प्रशिक्षु को छोड़कर) जो कि इस अधिनियम के अंतर्गत पोत के कर्मी दल के सदस्य के रूप में नियोजित है या काम करता है " इसलिए यूनियन के अनुसार कर्मीदल के भाग के रूप में जलयान पर पोतस्थ क्रेटरिंग कर्मचारी "नाविक" की परिभाषा के अन्तर्गत आते हैं। भले ही ये "नाविक" ठेकेदार द्वारा लगाए गए हों या पोत स्वामी द्वारा लगाए गए हों या फिर उस जलयान के जनसंयोजन अधिकर्ता (एजेन्ट) द्वारा लगाए गए हों। यूनियन ने आगे इस बिन्दु पर ध्यान आकृष्ट किया कि अधिनियम में "नाविक" शब्द को परिभाषित नहीं किया गया है, परंतु इसे वाणिज्यिक पोत परिवहन (कर्मीदल आवास) नियम, 1960 में परिभाषित किया गया है। उक्त नियमों के नियम 2 (ग) में नाविक तथा प्रशिक्षु के अर्थ हेतु "कर्मीदल" शब्द को परिभाषित किया गया है। इसलिए "नाविक" और "कर्मीदल" शब्द अधिनियम में पर्यायवाची के रूप में प्रयुक्त हुए हैं तथा वे सभी अभिव्यक्ति में सम्मिलित, उक्त अधिनियम के प्रवाधानों के प्रयोजनों के लिए पोत के "कर्मीदल" बन जाते हैं। इस अधि-नियम के प्रयोजनार्थ, इसका अर्थ है कि वे सभी व्यक्ति जो जलयान पर पोतस्थ कुछ काम कर रहे हैं या दिए हुए किसी कृत्य का निष्पादन कर रहे हैं। यूनियन ने आगे उक्त अधिनियम की धारा 95, 98 तथा 100 की ओर ध्यान आकृष्ट किया, जिन्हें पढ़कर यह पूर्णरूपेण स्पष्ट हो जाता है कि कथित प्रावधानों के अनुसार, भारत के किसी भी पत्तन से किसी भी पोत पर उक्त अधिनियम के अधीन किसी नाविक के रूप में व्यक्ति न तो काम पर लगाएगा या न ही समुद्र में ले जाएगा जब तक कि उस व्यक्ति के पास उक्त धारा के अन्तर्गत उन्मोचन का प्रमाण-पत्र न हो या सतत उन्मोचन प्रमाण-पत्र न हो तथा

यह कि 200 सकल टनभार से कम के घरेलू व्यापार पोत को छोड़कर प्रत्येक भारतीय पोत के मास्टर से अपेक्षा है कि वह ऐसे नाविक/कर्मिंदल से एक करार करेगा जिसे वह भारत के किसी भी पतन से अपने कर्मिंदल के रूप में काम पर लगाएगा तथा समुद्र में ले जाएगा।

उक्त धारा 95 का स्पष्टीकरण (ख) इस धारा में "नाविक" (सीफेयरर) का अर्थ इस आशय के साथ प्रयुक्त हुआ है कि कोई भी वह व्यक्ति जो सैन्य या अवाणिज्यिक प्रयोजनों वाले सरकारी पोत को छोड़कर समुद्रगामी किसी भी क्षमता में पोतस्थ नियोजित होने या काम पर लगने की शर्तों को पूरा करता हो, यूनियन ने यह ध्यान दिलाया कि इस कार्यवाही के अन्तर्गत सभी संबंधित नौकेटरिंग कार्मिकों के पास नाविक पाल द्वारा जारी किया गया सतत् उन्मोचन प्रमाण-पत्र है तथा वे वाणिज्यिक पोत परिवहन (सतत् उन्मोचन प्रमाण-पत्र-सह-सीफेयरर्स पहचान दस्तावेज) नियम, 2001 में यथा विनिर्दिष्ट रूप से सभी पात्रता शर्तों को पूरा करते हैं तथा वे वाणिज्यिक पोत परिवहन (सीफेयरर्स के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन तथा निगरानी के मानक) नियम, 1998 में यथा निर्धारित रूप से समस्त आवश्यक प्रमाण-पत्रों सहित विधिवत योग्यता प्राप्त हैं। यूनियन ने और आगे साविधिक नियमों अर्थात्, वाणिज्यिक पोत परिवहन (मास्टर) नियम, 1968, वाणिज्यिक पोत परिवहन (चिकित्सा) नियम, 2000 तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन (कर्मिंदल आवास) नियम, 1960 को उद्धृत किया, जिसमें इस बात को स्पष्ट मान्यता दी गई है कि केटरिंग कर्मचारी या केटरिंग कार्मिकों के बारे में विशिष्ट प्रावधान किए गए हैं। यूनियन ने यह भी ध्यान दिलाया कि दिनांक 31 दिसंबर, 1999 के कुमुद बंसल के अधिनिर्णय में ओएसवी पर काम में लगे नाविकों को दी जाने वाली मजदूरी का स्तर तय किया गया था तथा भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई) तथा तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) को छोड़ कर अन्य पोत स्वामी सदस्यों ने अपने-अपने ओएसवी पर पोतस्थ केटरिंग कर्मिंदल के पक्ष में अधिनिर्णय को कार्यान्वित कर दिया है। स्पष्ट रूप से एससीआई तथा ओएनजीसी ही वे हैं, जिन्होंने उक्त अधिनिर्णय की अवहेलना की है। वे इस श्रेणी के नाविकों को या तो केन्टीन ठेकेदार के माध्यम से या फिर स्वतंत्र रूप से मजदूरी की सीमा बढ़ाए बिना तथा उक्त अधिनिर्णय में निर्धारित की गई सेवा शर्तों के

बिना, काम पर लगाते हैं, हालांकि ओएसवी पर पोतस्थ अन्य नाविकों के मामले में वे करार के अनुच्छेद (आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट) शुरू करते हैं तथा उन्हें कुमुद बंसल अधिनिर्णय के अनुसार मजदूरी तथा भत्ते प्रदान कर रहे हैं, इसलिए, यूनियन ने कहा कि एससीआई और ओएनजीसी ओएसवी पोतस्थ केटरिंग कर्मिंदल के साथ अन्याय कर रहे हैं तथा वे उक्त कर्मचारियों का स्पष्ट रूप से शोषण कर रहे हैं तथा उन्हें आवश्यक तौर पर कुमुद बंसल अधिनिर्णय को मानना चाहिए तथा नाविकों के नियोजन एवं सेवा शर्तों संबंधी वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के प्रावधानों की अवश्य अनुपालना करनी चाहिए, जिसमें केटरिंगकर्मिंदल को शामिल किया जाना चाहिए।

(ख) भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एस सी आई)

भारतीय नौवहन निगम लि. (एस सी ओ) ने एफ एस यू आई का दावा प्रबल रूप से खंडन किया है और उनका दावा है कि उल्लिखित अधिनियम के अंतर्गत दी गई परिभाषा के अनुसार ओ एस वी न तो एक विदेशगामी जलयान है और न ही देशी जलयान, और, इसलिए ओ एस वी पर वाणिज्यिक पोत परिवहन नियम, 1958 के उपबंध लागू नहीं होंगे। एस सी आई ने यह भी दावा किया है कि उपर्युक्त अधिनियम की धारा 3(42) में समाविष्ट "नाविक" शब्द की परिभाषा में केटरिंग (भोजन प्रबंध) कर्मचारी या भोजन प्रबंध कार्मिकों को शामिल नहीं किया गया है और इसमें समुद्रीय एवं नौचालन प्रचालन के लिए पोत में काम करने वाले क्रूकर्मचारि भी शामिल है। उन्होंने कालकाता उच्च न्यायालय निर्णय में विश्वास किया जिसमें माननीय न्यायालय ने निर्णय दिया है कि उपर्युक्त अधिनियम के उद्देश्य के लिए नियुक्त बाजार लोग नाविक नहीं हैं। एस सी आई ने यह भी सूचित किया है कि कुमुद बंसल अवार्ड ओ एस वी के पोत पर काम करने वाले भोजन प्रबंध कार्मिकों के लिए नहीं है और जो भी हो, कुमुद बंसल अवार्ड को समाप्त कर दिया गया है और वह अब प्रवर्ती नहीं है। एस सी आई ने यह भी तर्क दिया है कि उपर्युक्त अवार्ड के अवलोकन करने से यह स्पष्ट होता है कि देशी जलयानों के संबंध में उपर्युक्त अवार्ड भोजन प्रबंध कर्मचारियों के लिए है, ओ एस वी के संबंध में यह दिवभाजन गुप्त है। यह भी तर्क किया कि ओ एस वी से संबंधित नाविक डेक एवं इंजिन कार्य के लिए नियुक्त एक भिन्न वर्ग का है और इसमें उक्त धारा 3(42) द्वारा अधिशासित के सभी वर्ग कर्मचारी शामिल है। एस सी आई ने यह भी तर्क किया है कि ओ एस वी न तो एक विदेशगामी जलयान है और न ही देशी जलयान। अतः पोत मास्टर द्वारा भोजन प्रबंध कर्मचारियों से आर्टिकल (करार) बनाने से संबंधित

उक्त अधिनियम के प्रावधान का प्रश्न ही नहीं उठता, इसलिए उक्त अधिनियम के अंतर्गत "नाविक" शब्द की परिभाषा की परिधि में भोजन प्रबंध विभाग कर्मचारियों को शामिल करने की यूनियन की दलील अस्वीकृत करने की आवश्यकता है।

(ग) तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी)

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) का प्रथम दावा यह है कि प्रार्थी यूनियन द्वारा दाखिल की गई उपर्युक्त रिट याचिकाओं में, ओ एन जी सी के विरुद्ध कोई भी सहायता का दावा नहीं किया गया है। इसलिए ओएनजीसी के विरुद्ध यूनियन की दलील अस्वीकृत करने की आवश्यकता है। ओएनजीसी का दावा यह भी है कि उपर्युक्त कंपनी एक सरकारी कंपनी है और इसका मुख्य उद्देश्य तेल और प्राकृतिक गैस और ड्रिलिंग प्रक्रियाओं के बारे में पता लगाना है, जो राष्ट्रीय एवं लोकहित में किया जाता है और इस उपयोग के लिए ओएनजीसी की ओएसवी, बहुद्देशीय जलयानों और भिन्न प्रकार के अन्य जलयानों और भारतीय आर्थिक अंचल में खोज/अन्वेषण क्रियाकलापों का पालन करने के लिए विशिष्ट रिस् आवश्यक है और ओएसवी खोज एवं ड्रिलिंग प्रचालनों के लिए समर्थन सेवाएँ प्रदान करते हैं और ओएसवी बहुद्देशीय जलयानों में भोजन प्रबंध सेवाएँ प्रदान करने के लिए संविदाकारों को नियुक्त करना ओएनजीसी का नीति है। ओएनजीसी ने यह भी दावा किया है कि किसी भी नौचालन या जल संयोजन प्रचालन के लिए भोजन प्रबंध कार्मिकों को नियुक्त नहीं किया जा रहा है। उनका क्रियाकलाप नाविकों के रूप में अर्हता प्रदान नहीं करता और वे पोत के क्रू के लिए लागू किसी भी सेवा शर्त और वेतन के लिए योग्य नहीं हो सकते हैं। ओएनजीसी का यह भी दावा है कि उसे ओएनजीसी ही इनमें से अधिकतर जलयानों को ओ एवं एम आधार पर एस सी आई को दिया है। इन जलयानों को एस सी आई द्वारा प्रचालित एवं अनुरक्षित किया जाता है। जलयानों को प्रचालन एवं जल संयोजन करने के लिए एस सी आई के पास अपने योग्य और प्रशिक्षित क्रू हैं और ओएनजीसी एक स्वतंत्र भोजन प्रबंधक संविदाकार की नियुक्ति करता है जो एस सी आई द्वारा प्रचालित एवं जन संयोजित उपर्युक्त जलयानों में भोजन प्रबंध सेवाओं का प्रभारी है। भोजन प्रबंध कर्मचारी भोजन प्रबंध संविदाकार के नियोजन में है और वे न तो ओएनजीसी के और न ही एस सी आई के कर्मचारी हैं। सभी उद्देश्य लिए, भोजन प्रबंध कर्मचारियों का मालिक भोजन प्रबंध संविदाकार है और, इसलिए, जलयान पर होने के कारण वह व्यक्ति नाविक नहीं माना जाता। ओ एन जी सी के अनुसार, उपर्युक्त अधिनियम की धारा 3(42) के अंतर्गत भोजन प्रबंध कर्मचारी नाविक नहीं है और वे केवल पोतस्थ

हैं, लेकिन पोतस्थ पर काम पर नहीं लगाए गए हैं। ओ एन जी सी ने यह भी दावा किया है कि अपने जलयानों के लिए ओ एन जी सी इन कैटीन संविदाकारों से एस संविदा किया है, उपर्युक्त अधिनियम की धारा 100 के प्रावधान जो यह नियत करता है कि ओ एस वी के पोतस्थ क्रू एवं अधिकारियों को भोजन प्रबंध सेवाएँ प्रदान करने के लिए कैटिन संविदाकार द्वारा नियुक्त भोजन प्रबंध कर्मचारियों को पोत के क्रू एवं नाविक पाल के बीच में शुरू की गई सहमति से कोई संबंध नहीं है। ओ एन जी सी द्वारा यह भी दावा किया है कि कुमुद बन्सल अर्वाइड ओ एस वी एवं बहुदुवश्य जलयानों में नियुक्त भोजन प्रबंध कर्मचारियों का संज्ञान नहीं लेता और इसलिए ओ एन जी सी या एस सी आई के ओ एस वी में लगाए गए भोजन प्रबंध कर्मचारियों के लिए लागू नहीं है। इसलिए उपर्युक्त अधिनियम के प्रवधानी के उद्देश्य के लिए उनके ओ एस वी के पोतस्थ भोजन प्रबंध कर्मचारियों को नाविकों के रूप में मानने के यूनियन के सभी दावाओं को ओ एन जी सी ने अस्वीकृत किया है।

(घ) नाविक पाल, मुम्बई

नाविक पाल, मुम्बई ने अधिकरण के सामने संक्षिप्त में यह प्रस्तुत किया है कि ऑफ बोर तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओ एन जी सी) जलयान उपर्युक्त ओ एन जी सी जलयान 100 प्रतिशत वाणिज्यिक क्रियाकलापों पर व्यस्त होने के कारण एम वी "समुद्र सर्वेक्षक" में नियुक्त कुछ क्रू सदस्यों के लिए करार नियमों को न बनाने तथा वेतन एवं भत्ताओं की अदायगी न करने के बारे में विवाद के संबंध में फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया (एफ एस यू आई) एवं भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एस सी आई) के प्रतिनिधि उनके पास इस आधार पर आए हैं। ओ एन जी सी जलयान शत प्रतिशत व्यावसायिक क्रियाकलापों के लिए लगाया गया था। उनके द्वारा यह भी प्रस्तुत किया गया है कि उन्होंने वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के सर्वाधिक उपबंधों उसके अंतर्गत निर्धारित नियमों की जाँच करके, इस निष्कर्ष पर पहुँच गया है कि ऑफ सोर प्रदाय जलयान (ओ एस वी) "समुद्र सर्वेक्षक" (व्यापार लाईसेन्स होने वाले एक जलयान होने के कारण और जो 100 प्रतिशत व्यावसायिक क्रियाकलापों के लिए लगाया गया है) में पोतस्थ भोजन प्रबंध कार्मिक उपर्युक्त नियम के धारा 3(42) के अंतर्गत "नाविक" परिभाषा के अनुसार "नाविक" है और वे इसलिए ओ एस वी सेक्टर-वार में लागू संगत सामूहिक सौदा करार सेक्टर के अनुसार अन्य रोजगार निबंधनों एवं सेवा शर्तों के अनुसार लागू वेतन के लिए हकदार हैं।

5. संदर्भ के शर्तों पर अधिकरण का तर्क एवं निष्कर्ष :

(क) संदर्भ/वाद सं (1) :-

क्या (वाणिज्यिक पोत परिवहन नियम 1958 की धारा

3(42) की परिभाषा के अनुसार) ऑफ सौर प्रदायक जलयानों में नियुक्त भोजन प्रबंध कार्मिक, या ऐसे परिस्थिति में, बहुद्देश्य प्रदाय जलयानों में (ओ एन जी सी और/या एस सी आई द्वारा स्वामित्व) भोजन प्रबंध संविदाकार द्वारा नियुक्त हो या नहीं, नाविक है।

पहले मामले पर न्यायाधिकरण के निष्कर्ष

संबंधित पक्षों से प्राप्त (जैसा कि गत पैरों में उल्लिखित है) संक्षिप्त तथ्यों तथा प्रस्तुतियों की पृष्ठभूमि में उक्त मामले के संदर्भ में सही कानूनी स्थिति का अभिनिश्चित करने के प्रयोजन से यह आवश्यक है कि यथासंशोधित वाणिज्यिक पोत परिवहन (संशोधित) अधिनियम, 2002 (वर्ष 2002 का अधिनियम संख्या 63, जो कि 1 जनवरी, 2003 से प्रवृत्त है) की जांच की जाए।

- (II) उक्त अधिनियम की धारा 2, जो कि इसी धारा 21 के साथ पठित उक्त अधिनियम की व्याप्ति प्रयोजनीयता से संबंधित है जो कि भारतीय पोतों से संबंधित है तथा साथ ही भारत में पंजीकृत किसी जलयान या इस अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत होने वाले तथा भारत के नागरिक द्वारा पूर्ण स्वामित्व वाले भारतीय पोत या भारत में स्थित प्रधान कार्यालय वाली केन्द्र या राज्य सरकार के कानून के अंतर्गत स्थापित कंपनी या निकाय पर उक्त अधिनियम की अनुप्रयोज्यता की व्यवस्था करती है इसलिए, जब तक कि किसी कानून या सरकार द्वारा स्पष्ट की बिना बाहर न किया गया हो तब तक इस अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत प्रत्येक भारतीय पोत धारा 21 के साथ पठित धारा के अंतर्गत होगा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम 1958 के प्रावधानों से अधिशासित होगा वर्तमान मामले में, मुंबई उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत नाविक पाल के शपथ पत्र में यह दर्ज है कि एफ एस यू आई ने यह भी दावा किया है कि एससीआई और ओएनजीसी द्वारा प्रयुक्त सभी ओएसवी 200 टन सरल भार से ज्यादा के हैं तथा अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत हैं तथा इनके पास ट्रेड लाइसेंस है तथा वे वाणिज्यिक गतिविधियों में शामिल हैं, यूनिन द्वारा यह भी ध्यान दिलाया गया कि एस सी आई और ओ एन जी सी उक्त अधिनियम की धारा 100 द्वारा यथापेक्षित रूप से, ओएसवी के अन्य नाविकों के साथ या आर्टिकल ऑफ एग्रीमेंट करता है परन्तु रेटिंग कर्मिंदल के साथ नहीं।

- (III) उपर्युक्त के आलोक में, विशेषकर उक्त अधिनियम की धारा 21 के साथ पठित धारा 2 के प्रावधानों तथा इस तथ्य की ओएसवी पर पोतस्थ नाविकों से एस सी आई तथा ओ एन जी सी आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट करती है, यह अवश्य माना जाना चाहिए कि एस सी आई तथा ओ एन जी सी के स्वामित्व वाले ओएसवी, जो कि उक्त अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत हैं वे वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत आते हैं तथा उनका दावा है कि उक्त

अधिनियम के प्रावधानों की अनुप्रयोज्यता उनके पोतों पर नहीं है, जो कि ओएसवी के रूप में कार्यरत है, मान्य नहीं है।

- (IV) उक्त अधिनियम की धारा 3(42) में विहित शब्द "नाविक" की परिभाषा की व्यापकता के संबंध में, उक्त धारा 3(42) "नाविक" शब्द के इस अर्थ को परिभाषित करती है कि प्रत्येक व्यक्ति (मास्टर, पायलट या प्रशिक्षु को छोड़ कर) इस अधिनियम के अंतर्गत पोत के कर्मिंदल के सदस्य के रूप में नियोजित या काम पर लगे हो; परन्तु धारा 178 से 183 (शामिल है संबंधी हो, मास्टर शामिल है, उक्त अधिनियम में कहीं भी शब्द "कर्मिंदल" को परिभाषित नहीं किया गया है, तथापि, वाणिज्यिक पोत परिवहन (कर्मिंदल आवास) नियम, 1960 जो कि उक्त अधिनियम के अंतर्गत बने हैं, नियम 2(सी), "कर्मिंदल" शब्द को "नाविक तथा प्रशिक्षक" के अर्थ में परिभाषित करता है। यह भी देखा गया है कि, उपर्युक्त अधिनियम के अंतर्गत बनाए विभिन्न अन्य संवैधानिक नियम भी भोजन प्रबंध कर्मचारी या कर्मिंदल को शामिल करते हुए नाविकों के सभी श्रेणियों के लिए उक्त नियमों के अंतर्गत सामान्य शीर्षक या विवरण "नाविक" का उपयोग करते हैं। ऐसे संवैधानिक नियमों की सूची संलग्नक 'च' में संलग्न किया है। लघु सुरक्षा मानिग आवश्यकताओं में एक विशेष उल्लेख भी करना आवश्यक है, जिसमें अनुबंध किया है कि ओ एस वह के पोतस्थ "रसोइया" भी अन्य व्यक्तियों के साथ ओ एस वी में होना चाहिए। इन सभी उपबंधों को अवलोकन करने पर यह स्पष्ट रूप से साबित होता है कि एक "रसोइया" और अन्य भोजन प्रबंध कर्मचारी (पोत की आवश्यकताओं के अनुसार होना) पोतस्थ पर क्रू (नाविक) अनिवार्य और अविभाज्य अंग है। अधिनियम के अन्य संगत उपबंधों का अवलोकन करने पर, यह भी देखा गया है कि इन सभी धाराओं में मुख्यतः "नाविकों" एवं "शिक्कुओं" से संबंधित नियम के भाग VII के उपबंधों में, "नाविक", "क्रू" एवं "सीफेयरर" पदों को समानार्थक एवं बारी-बारी से उपयोग किया है। विचार के लिए प्रस्तुत मद पर निर्णय लेने की आवश्यकता के लिए बिस्तृत रूप से उपर्युक्त नियम की धारा 95, 96, 99 एवं 100 के उपबंधों को नोट करना उपयुक्त है।

- (V) उपर्युक्त अधिनियम के भाग VII की धारा 95 (अधिनियम सं. 63/2002 द्वारा यथासंशोधित) जो "नाविक रोजगार कार्यालयों के व्यवसाय" से संबंधित है, उक्त धारा की व्यवस्था समाविष्ट है, जो उक्त धारा 95 में उपयोग किए "(क)" "भर्ती एवं नियोजन सेवाएँ" शब्द एवं (ख) "सीफेयरर" अभिव्यक्ति का अर्थ देते हैं। उपर्युक्त धारा 95 के उपबंधों का अवलोकन करने पर, उपर्युक्त व्यवस्था के अनुसार,

अभिव्यक्ति (क) "भर्ती एवं नियोजन सेवाएँ" का अर्थ है "किसी व्यक्ति, कंपनी, संस्था, एजेंसी या अन्य संगठन, सार्वजनिक या निजी सेक्टर, जो नियोक्ताओं की ओर से सीफेयरर्स की भर्ती में या नियोक्ताओं के साथ सीफेयरर्स को नियोजित करते हैं"। उपर्युक्त व्यवस्था के खण्ड (ख) में यह प्रावधान किया गया है कि "सीफेयरर्स" अभिव्यक्ति का अर्थ है समुद्रगामी पोतों पर पोतस्थ किसी भी क्षमता में, किसी भी व्यक्ति द्वारा नियुक्ति/कार्य पर लगाने की शर्तों को पूरा किया जाता है। सिवाय सेना या गैर वाणिज्य लाभ के लिए उपयोग करने वाले सरकारी धारा 96, उक्त अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन में नाविकों की आपूर्ति या कार्य पर लगने का निषेध करता है।

इसकी उप-धारा (1) में व्यवस्था है कि:-

भारत में किसी पोत पर प्रवेश कि लिए नाविक को न तो कोई व्यक्ति काम पर लगाएगा या आपूर्ति करेगा जब तक कि वह व्यक्ति पोत का स्वामी, मास्टर या मेट नहीं या स्वामी का अधिकर्ता हो या वास्तविक कर्मचारी हो तथा वह स्वामी के नियमित नियोजन में हो या नाविक रोजगार कार्यालय का निदेशक या नाविक पाल न हो,

उक्त धारा 96 की उप-धारा (2) तथा (3) में निम्नानुसार व्यवस्था की गई है :-

(2) भारत में किसी पोत पर प्रवेश के लिए कोई व्यक्ति नाविक को काम पर लगाने या आपूर्ति करने के प्रयोजन से नियोजित नहीं करेगा, जब तक कि वह व्यक्ति स्वामी, मास्टर या पोत का मेट, या स्वामी का अधिकर्ता या स्वामी के नियमित नियोजन में उसका वास्तविक कर्मचारी हो या नाविक रोजगार कार्यालय का निदेशक हो या नाविक पाल न हो।

(3) कोई भी व्यक्ति किसी पोत या नाविक को न पोत पर प्रवेशार्थ लेगा न ही करार करेगा। यदि वह व्यक्ति यह जानता है कि वह नाविक इस धारा या धारा 95 के उल्लंघन में काम पर लगाया गया या आपूर्ति किया गया है।

फिर धारा 98 में काम पर लगाए जाने के लिए या किसी भी क्षमता में समुद्र में ले जाने के लिए अनिवार्य योग्यता का निर्धारण करने तथा किसी नाविक को समुद्र में काम पर लगाने या ले जाकर किसी क्षमता में किसी पोत पर काम करवाने को निषिद्ध करने की व्यवस्था है, जब तक कि नाविक के पास अधिनिर्धारित योग्यता तथा योग्यता प्रमाणपत्र न हो, धारा 99 में आगे किसी भारतीय पत्तन से नाविक के काम पर लगाए जाने को तब तक निषिद्ध किया गया है जब तक कि ऐसे नाविक के पास उन्मोचन प्रमाणपत्र या सतत उन्मोचन प्रमाणपत्र उस भाग (भाग VIII) के अन्तर्गत जारी किया गया, न हो, धारा 100 के अन्तर्गत, भारतीय पोत का प्रत्येक मास्टर, 200 सरल टन भार से कम भी

व्यापार पोत को छोड़कर, से अपेक्षा है कि वह हर उस नाविक के साथ उक्त अधिनियम के अनुसार हमें एक समझौता करेगा जिसे वह काम पर लगाता है तथा भारत के किसी पत्तन से अपने कर्मिंदल में से एक के रूप में समुद्र में ले जाता है।

(VI) उक्त अधिनियम के उपर्युक्त प्रावधानों का परिशीलन करने पर, एक स्पष्ट कानूनी स्थिति उभर कर सामने आती है कि उक्त अधिनियम के अन्तर्गत (2002 में यथासंशोधित), जैसा कि यह आज है, पोत मास्टर या मेट या स्वामियों के अधिकर्ता या स्वामी का वास्तविक पूर्ण मालिक कर्मचारी या नाविक रोजगार कार्यालय का निदेशक या नाविक पाल के सिवा किसी अन्य व्यक्ति के लिए यह व्यवहार्य नहीं है कि वह नाविकों (सी फेयरर्स) को काम पर लगाए या आपूर्ति करे। इसी प्रकार से भारत के किसी पोत पर प्रवेश करने के लिए नाविक के रूप में किसी व्यक्ति को काम पर लगाने या आपूर्ति करने के प्रयोजनार्थ किसी व्यक्ति को नियोजित करने हेतु कोई भी व्यक्ति निषिद्ध है जब तक कि नाविक को नियोजित करने वाला वह व्यक्ति स्वामी, मास्टर या पोत का मेट या स्वामी का अधिकर्ता या वास्तविक कर्मचारी तथा स्वामी का निरंतर कर्मचारी न हो या नाविक रोजगार कार्यालय का निदेशक या नाविक पाल न हो, इसमें किसी भी व्यक्ति के लिए यह भी निषेध किया गया है कि वह किसी भी व्यक्ति को नाविक के रूप में किसी व्यक्ति को न तो लेगा न ही उसे स्वीकार करेगा, यदि वह व्यक्ति यह जानता हो कि नाविक उक्त धारा 96 या धारा 95 के उल्लंघन में काम पर लगा या आपूर्ति किया गया है।

(VII) यह भी स्पष्ट है कि कोई भी व्यक्ति समुद्रगामी पोत या पोतस्थ किसी क्षमता में "सीफेयरर्स" या "नाविक" के रूप में नियोजित किए जाने या काम पर लगाए जाने हेतु पात्र होने के लिए (वाणिज्योत्तर प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त सरकारी पोत को छोड़कर), वाणिज्यिक पोत परिवहन (सतत उन्मोचन प्रमाणपत्र-सह-सीफेयरर्स पहचान दस्तावेज) नियम, 2001 तथा चिकित्सन नियम 2000 के साथ पठित उक्त अधिनियम यानि वाणिज्यिक पोत परिवहन (सीफेयरर्स के लिए प्रशिक्षण, प्रभाजन तथा निगरानी के मानकों नियम, 1998 की धारा 98 के अंतर्गत उक्त प्रयोजनार्थ बनाए गए संगत नियमों के अन्तर्गत-ऐसे पद या सीफेयरर्स या नाविक की श्रेणी के लिए विहित आवश्यक (संगत) योग्यताएँ अवश्य ही धारण करता हो या पूरी करता हो।

एक बार जब कोई व्यक्ति विहित योग्यताएं रखता है या इन अनिवार्य सांविधिक अपेक्षाओं की पूर्ति करता है तो, ऐसा व्यक्ति उस द्वारा धारित योग्यताओं की क्षमता में सीफेयरर्स/नाविक के रूप में समुद्रगामी पोत पर पोतस्थ नियोजित होने या काम पर लगने का पात्र होगा। वहीं दूसरी तरफ जैसा कि उक्त अधिनियम

की धारा 99 में व्यवस्था की गई कि, भारतीय पत्तन में नाविक के रूप में किसी ऐसे व्यक्ति को काम पर लगाये जाने के लिए सांविधिक निषेध किया गया है कि, जिस व्यक्ति (नाविक) के पास अधिनियम के उक्त भाग VII के अंतर्गत जारी किया गया उन्मोचन प्रमाणपत्र या सतत उन्मोचन प्रमाणपत्र न हो।

(VIII) यह नोट करना बहुत महत्वपूर्ण है कि इस तथ्य के अतिरिक्त कि सभी सांविधिक नियमों जो नाविकों से संबंधित हैं, में यह स्पष्टतः सम्मिलित किया गया है और व्यवस्था की गई है कि कैटरिंग कर्मचारी भी नौवहन कर्मिदल (नाविक) का एक भाग हैं (निश्चित रूप से गैर-तर्क की) इसी और नुसी और फुसी (एफ एस यू आई) के बीच में विभिन्न करारों और साथ ही प्रत्येक ऐसे करार में कैटरिंग विंग/विभाग के लिए सम्मिलित किया गया है तथा व्यवस्था की गयी है कि वह इंजीनियरिंग और डेक विंग विभाग के नाविकों या कर्मिदल सहित पोत के नाविकों के अभिन्न अंग होंगे और उनके समान ही उनकी मजदूरी भत्ते और अन्य सभी भत्ते और सुविधाएँ जो अन्य नाविकों और कर्मियों का प्रदत्त हैं, के अनुसार निर्धारित की जाएंगी।

(IX) उपर्युक्त कानूनी स्थितियों को ध्यान में रखते हुए, विषय में संबंधित कैटरिंग कर्मिक जिनके पास नौवहन पाल मुंबई एवं कोलकाता पत्तन (अनुलग्नक जी पर प्रतिलिपि) द्वारा जारी वैध चलत उन्मोचन प्रमाण-पत्र हैं तथा जिन्हें एस सी आई एवं ओ एन जी सी के ओ एस वी पोतस्थ कैटरिंग सेवाओं के लिए नियोजित या कार्य पर लगाया गया है, चाहे उन्हें पोत स्वामी या नौवहन कम्पनियों एस सी आई या ओ एन जी सी द्वारा यथास्थितिनुसार या उनके किसी प्राधिकृत एजेंट द्वारा (धारा 96 में प्रावधान के अनुसार) प्रत्यक्ष रूप से नियुक्त किया गया हो, वे उक्त अधिनियम की धारा 3 (42) में दी गई परिभाषा के अनुसार नाविक अभिव्यक्ति के अर्थ के अन्तर्गत नाविक/सीफेयरर्स होंगे और उक्त अधिनियम के प्रावधानों द्वारा अधिशासित होंगे। यहां यह भी देखा जाए कि उपर्युक्त सांविधिक प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए उक्त धारा 96(1) में यथा निर्दिष्टानुसार एस सी आई और/या ओ एन जी सी के ओ एस वी के पोत योग्य कैटरिंग कर्मचारी को रोजगार या कार्य पर लगाने वाले या आपूर्ति करने वाले कैटरिंग कांटेक्टर या एजेंट को एस सी आई या ओ एन जी सी की ओर से प्रधिकृति एजेंट के रूप में माना या समझा जायेगा और ओ एस वी के पोत पर लगाए गए योग्य कैटरिंग कर्मचारी को अन्य रूप में रखना और केवल कैटरिंग कांटेक्टर के कर्मचारियों के रूप में समझना एवं एस सी आई या ओ एन जी सी के रोजगार में वास्तविक सीफेयरर या नाविक नहीं समझना, उक्त अधिनियम के भाग VII के अनिवार्य सांविधिक प्रावधानों का पूर्ण एवं चोर उल्लंघन होगा तथा उक्त अधिनियम की धारा 436

में सम्मविष्ट दाण्डिक प्रावधानों को भी आकर्षित करता है।

(X) इस विषय को ध्यान में रखते हुए, एस सी आई और ओ एन जी सी का तर्क था कि वह अपने ओ एस वी पोत पर कार्य के लिए कैटरिंग कर्मचारियों को कैटरिंग कांटेक्टर के माध्यम से नियुक्त करते हैं और यह कि वे कैटरिंग कांटेक्टर के कर्मचारी हैं और उपर्युक्त अधिनियम की धारा 3(42) के अंतर्गत वे नाविक नहीं हैं और वे उनके कर्मचारी नहीं हैं, जो कि कानूनी रूप से तर्कसंगत नहीं है। उपर्युक्त कानूनी स्थिति को ध्यान में रखते हुए, एस सी आई और ओ एन जी सी के अन्य तर्क यह हैं कि चूंकि कैटरिंग कर्मचारियों को जलयान पर नेवीगेशन ओपरेशन या वास्तविक मैनिंग के लिए नहीं लगाया जाता है, अतः पोत के उपर्युक्त अधिनियम के उद्देश्य से "सीफेयरर्स" या "सीमैन" या "क्रू" नहीं माना जाएगा; कानूनतः यह भी तर्क संगत नहीं है। अतः पहले उठाए गए विषय का उत्तर सकारात्मक है। ओ एस वी आनपोत या जैसा की मामला हो, बहुद्देशीय सप्लाय जलयानों (ओ एन जी सी और/या एस सी आई के द्वारा स्वामित्व वाले) पर कार्यरत कैटरिंग कर्मचारी चाहे कैटरिंग कांटेक्टर द्वारा काम पर लगाए गए हों या नहीं लगाए गए हों, इस न्यायाधिकरण के विचार से वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 3(42) के अर्थ के अंतर्गत "नाविक" हैं।

(XI) इस संबंध में एस सी आई तथा ओ एन जी सी द्वारा माननीय उच्च न्यायालय द्वारा बाजारमैन मामले में दिनांक 22 दिसम्बर, 2003 को दिए गए निर्णय का हवाला दिया है, उपर्युक्त निर्णय को पठन करने के बाद यह देखा गया है कि उपर्युक्त निर्णय वस्तुपरक तथ्यों पर विशिष्टता प्राप्त है। उपर्युक्त रिट पैटीशन में माननीय न्यायालय ने इस विषय पर विचार किया है कि बाजारमैन/कैटीन कर्मिदल सहायता दावे के हकदार हैं, अवलोकित किया कि इस विषय पर वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम (संशोधित) 2002, यथासंशोधित वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के संशोधित प्रावधानों को ध्यान में रखकर विचार करने की आवश्यकता है और माननीय न्यायालय ने यह अवलोकित किया कि बाजारमैन नाविकों या सीफेयरर्स के रूप में लाभ उठाने का दावा केवल तब ही कर सकते हैं जब वे उपर्युक्त अधिनियम की धारा 95 में किए गए स्पष्टीकरण (बी) की परिभाषा के परीक्षण को पूरा करते हों।

उपर्युक्त धारा 95 का स्पष्टीकरण (ख) उक्त धारा में विहित "सीफेयरर्स" शब्द का अर्थ इस तरह से स्पष्ट कर रहा है कि "कोई भी व्यक्ति जो सैन्य या गैर वाणिज्यिक प्रयोजनों के प्रयोग के लिए सरकारी पोतों के अलावा अन्य समुद्रीगामी पोत के बोर्ड पर किसी भी

क्षमता में नियुक्त किए जाने या काम पर लगाए जाने की शर्तें पूरी करता हो।"

- (XII) माननीय उच्च न्यायालय ने यह नोट किया कि एस सी आई ओर से प्रशासन द्वारा चालू की गई निविदा सूचना में विशेषरूप से दिया गया है कि पोत पोतस्थ कैटीन सुविधाओं के लिए नियुक्ति किए जाने वाले बजारमैन को वैद्य निरन्तर उन्मोचन प्रमाणपत्र रखना चाहिए। तब माननीय न्यायालय ने इस विषय पर अंतिम रूप से निर्णय देते समय सभी संबंधित तथ्यों और उपर्युक्त धारा 95 विशेषतः उपर्युक्त स्पष्टीकरण खंड (बी) के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए और नौवहन सेवाओं को निदेशक की ओर से इस विषय पर उपस्थित विद्वान सीनियर काउन्सेल द्वारा दिए गए ब्यान को नोट करते हुए कि संबंधित बजारमैन नाविकों के लिए अपेक्षित योग्यताएँ प्राप्त नहीं करते हैं (अनिवार्य निरन्तर उन्मोचन प्रमाणपत्र) और इस तथ्य को भी स्वीकार करते हुए कि इन बजारमैन का पोत के मालिक के साथ कोई गुप्त अनुबंध (कांटेक्ट) नहीं है और उपर्युक्त बजारमैन का उपर्युक्त अधिनियम के अंतर्गत नाविकों/सीफेरस को मिलने वाले लाभ के दावे के हकदार नहीं हैं।

- (XIII) इस वर्तमान मामले में, तथापि यह नोट करना संगत है कि एस सी आई और ओ एन जी सी के ओएसवी पोत पर कार्यरत सभी संबंधित नाविक (कैटरिंग कर्मचारी) नाविक/सीफेरस अपेक्षित योग्यता को रखते हैं (वैद्य निरन्तर उन्मोचन प्रमाणपत्र)। अतः उपर्युक्त निर्णय न्यायाधिकरण के विचारधीन वर्तमान मामले पर लागू नहीं होता।

(6) संदर्भ/जारी सं. (ii)

(ख) इस अवस्था में पहले उपर्युक्त प्रथम विषय का उत्तर सकारात्मक है, क्या वे व्यक्ति उन सेवाओं की शर्तों द्वारा शासित हैं जो कि 17 अप्रैल 2000 को अधिसूचित कुमुद बंसल अर्वाइड में निर्धारित की गई हैं।

- (I) चूंकि प्रथम मामले का उत्तर सकारात्मक है, तो दूसरा मामला जिसका अभी निर्णय होना बाकी है, क्या ये व्यक्ति सेवा की शर्तों से शासित हैं जो कि 17 अप्रैल, 2000 को अधिसूचित कुमुद बंसल अधिनियम निर्धारित की गई है (अनुलग्नक एच) दूसरे मामले का निर्णय लेने के लिए निम्नलिखित तथ्यों पर विचार करने की आवश्यकता है।

- (II) श्रीमती कुमुद बंसल—एकल व्यक्ति न्यायाधिकरण अधिनियम पढ़ने पर घोषणा-पत्र (चार्टर ऑफ डिमांड्स) से संबंधित संदर्भ सं. 1 की शर्तों से यह देखा गया है कि फारवार्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया (एफएसयूआई) की मांगों का घोषणा-पत्र (चार्टर ऑफ डिमांड्स) होमट्रेड वेसल्स सीमेन (गृह व्यापारिक जलयानों) नाविकों और अपतटीय आपूर्ति जलयानों (ओएसवी) नाविकों और पैटी ऑफिसर्स (धर्म अधिकारियों) के लिए भी है। कुमुद बंसल न्यायाधिकरण ने अपने अधि निर्णय में व्यापारिक नाविक और ओएसवी (नाविकों तथा पैटी ऑफिसर्स) के लिए संशोधित मजदूरी ढांचे तथा भत्ता

देने की सिफारिश की है। गृह-व्यापारिक नाविकों की श्रेणी के लिए संशोधित मजदूरी और भत्तों की सिफारिश करते समय उपर्युक्त न्यायाधिकरण ने गृह-व्यापारिक नाविक श्रेणी की उप-श्रेणियों या विभागों में बाँटा है:—

गृह-व्यापारिक नाविक (होम ट्रेड सीमेन) :— (i) डैक विभाग (ii) इंजिन विभाग और (3) सैलून/कैटरिंग विभाग कैटरिंग या सैलून विभाग श्रेणी में खानसैरया (बटल) मुख्य खिदमतगार (स्ट्यूवार्ड)/मुख्य रसोइया और खाना बनानेवाला (बेकर) मुख्य रसोइया/दूसरा रसोइया/तीसरा रसोइया, सामान्य खिदमतगार (स्ट्यूवार्ड) सैलून उपयोगिता हाथ (सैलून यूटिलिटी हैंड), रसाई-भण्डार साथी आदि का उल्लेख है। अतः "सीमेन (नाविक)" की श्रेणी या विस्तृत शीर्ष के अंतर्गत डैक, इंजिन और सैलून/कैटरिंग विभागों की उप-श्रेणियों को इस अधिनियम में विशेषरूप से उल्लेख किया गया है। ओ एस वी सैक्टर अवार्ड के संबंध में न्यायाधिकरण ने "सीमेन (नाविक)" की एक सामान्य या सामान्यतः मुख्य श्रेणी का उल्लेख किया है, लेकिन और उसके आगे डैक इंजिन और सैलून या कैटरिंग विभाग के उप-श्रेणियों का उल्लेख नहीं किया गया है जैसा कि गृह व्यापारिक नाविक (होमट्रेड सीमेन), एससीआई और ओएनजीसी ने तर्क दिया कि उपर्युक्त अधिनियम ओ एस वी/बहुसहयोग जलयानों के कैटरिंग कर्मचारियों या कैटरिंग विभाग पर लागू नहीं।

तथापि, यह नोट करना प्रासंगिक है कि इस अधिनियम के परिशीलन से न्यायाधिकरण को पता चला है कि ओएसवी सैक्टर तथा गृह-व्यापारिक सैक्टर के लिए अपना घोषणा-पत्र (चार्टर ऑफ डिमांड्स) प्रस्तुत किया तथा एफ एस यू आई और एन यू एस आई के घोषणा-पत्र (चार्टर ऑफ डिमांड्स) में नाविकों की न तो कोई विशिष्ट उप-श्रेणी या नाविकों के किसी वर्ग या श्रेणी का कोई संदर्भ या द्विभाजन ही है (दोनों यूनियनों ने साधारणतया अपनी मांगें सामान्य शर्तों पर केवल नाविक (सीमेन) की आम श्रेणी के लिए ही की हैं। तथापि, अवार्ड देते समय, उपर्युक्त न्यायाधिकरण (ट्रिबुनल) ने गृह व्यापारिक जलयानों के मामले में यह उचित समझा कि विस्तृत विवरण किया जाए या संशोधित मजदूरी ढाँचे की सिफारिश दर्शाते समय गृह-व्यापारिक नाविकों के द्विशाखन को स्पष्ट रूप से तीन उप श्रेणियों डैक, इंजीनियरिंग और सैलून/कैटरिंग में विभाजित किया जाए। यह अन्य शब्दों में 'नाविकों' के अंतर्गत ओ एस वी सैक्टर मामले में सभी तीनों उप-विभाग सम्मिलित होंगे और साथ ही ओ एस वी आनबोर्ड पर पैटी ऑफिसर्स के अतिरिक्त क्षमता में कार्यरत उन सभी नाविकों को 'नाविक' की सामान्य श्रेणी द्वारा कवर किया जाएगा। यह भी नोट करना प्रासंगिक है कि पूर्व के दो कराएँ ज्ञापन वर्ष 1996-1998 और वर्ष 1998-2000 के लिए जो कि ईसा और नूसी/एफएसयूआई के बीच

में पेटी ऑफिसर्स और ओएसबी सैक्टर के नाविकों के लिए संशोधित सेवा शर्तों का था और साथ ही उन करारों में केवल दो श्रेणियों का उल्लेख है अर्थात् पेटी ऑफिसर्स और नाविक ही अन्य शब्दों में इसका अर्थ यह है कि ओ एस बी पर कार्यरत व्यक्तियों को केवल दो श्रेणियों में अर्थात् पेटी ऑफिसर्स तथा नाविक में वर्गीकरण करने की प्रैक्टिस नहीं है कि या तो चार्टर ऑफ डिमांड्स (घोषणा-पत्र) प्रस्तुत करें या तो समझौता करें जिसमें "नाविक" की मुख्य श्रेणी के अंतर्गत सम्मिलित सभी उप-श्रेणियों का विस्तृत विवरण दिया जाए। अतः उपर्युक्त अधिनिर्णय में क्योंकि 'नाविक' श्रेणी के अंतर्गत कैटरिंग कर्मिकों या कैटरिंग विभाग का विशेष वर्णन नहीं है, तो वह मानना या सोचना सही नहीं है या कि ओ एस बी के लिए बंसल अधिनिर्णय सभी 'नाविकों' पर लागू नहीं होता और ओ एस बी सैक्टर के सैलून/कैटरिंग विभाग की श्रेणी के अंतर्गत आने वाले नाविकों को विशेषरूप से उपर्युक्त अधिनिर्णय के क्षेत्र से अलग रखा गया। केवल यह मामला तर्क संगत है कि ओ एस बी पोत पर नाविकों के रूप में नियोजित या काम पर लगे हुए सभी व्यक्ति विशिष्ट उप-श्रेणी या वर्णन के बिना बंसल अधिनिर्णय से शासित है। अगर एस सी आई और ओ एन जी सी के इस तर्क को कि कैटरिंग विभाग या सैलून विभाग का उपर्युक्त अधिनिर्णय में विशेषरूप से उल्लेख नहीं है (जैसा कि गृह-व्यापारिक सैक्टर में जहां ऐसे विभागों का विशेषरूप से उल्लेख किया गया है) स्वीकार किया जाए तो यह भी तर्क निकलता है कि चूँकि डैक और इंजिन विभागों के व्यक्तियों का भी विशेष वर्णन (जैसा कि गृह-व्यापारिक सैक्टर अधिनिर्णय) द्वारा विशेष उल्लेख नहीं किया गया है, तो उपर्युक्त अधिनिर्णय उन्हें और उन विभागों को सम्मिलित नहीं करता है। ऐसे तर्क अमान्य है जिसका कोई तर्क संगत या उचित अर्थ नहीं है। अतः यह स्वीकार कर लिया जाए कि ओ एस बी पर नियुक्त नाविक श्रेणी में आने वाले सभी कर्मिक, कुमुद बंसल अधिनिर्णय में कवर होंगे। यहां पर यह नोट कर लेना आवश्यक है कि इसा और एन एम वी के बीच विदेशगामी जलयानों से संबंधित सभी करारों में नाविक की सामान्य श्रेणी को तीन उप-श्रेणियों (जैसा कि गृह-व्यापारिक सैक्टर के मामले में कुमुद बंसल अधिनिर्णय में किया गया है) अर्थात् डैक विभाग, इंजिन विभाग और सैलून/कैटरिंग विभाग और उसी तरह कैटरिंग विभाग में मुख्य भण्डारी (स्ट्यूवार्ड) बारमेन, रसोई भण्डारक, मुख्य रसोइया और बैकर, क्रु रसोइया द्वितीय और तृतीय रसोइया और क्रु रसोइया का मेटर, बैकर मेट और उपयोगिता भण्डारी (स्ट्यूवार्ड) और यूटिलिटी मेट और जरनल स्ट्यूवार्ड यूटिलिटी भी सम्मिलित हैं। उसी प्रकार, इसा और एन एम वी के विभिन्न करार जो विदेशगामी जलयानों के नाविकों की सेवाओं के शर्तों को नियमन में स्पष्टतः उल्लेख किया गया है कि कैटरिंग कर्मचारी नाविक, या

पोत के क्रू (कर्मिंदल) का ही एक विंग हैं और कैटरिंग कर्मचारियों को डैक और इंजिन रूम कर्मिक जिसमें विदेशगामी पोतों के आनबोर्ड पर कार्यरत सभी क्रू (कर्मिंदल) सम्मिलित हैं, के समान ही मजदूरी और सेवा शर्तें होंगी। यहां बह भी रिकार्ड किया गया कि न्यायाधिकरण द्वारा 21 मार्च 2006 को ओ एस बी मालिकों के इसा सदस्यों की बैठक आयोजित की, अधिकतर जिसमें सदस्यों ने स्वीकार किया कि वह अपने नाविकों के लिए कुमुद बंसल अधिनिर्णय कार्यान्वित कर रहे हैं जिसमें उनके ओ एस बी आनबोर्ड के कैटरिंग कर्मचारी भी सम्मिलित हैं। उन्होंने यह भी स्पष्ट किया कि यद्यपि कुमुद बंसल अधिनिर्णय तकनीकी रूप से कहें तो समाप्त हो चुका है, चूँकि इस तरह का कोई नया करार नहीं हुआ या अभी तक यूनियन और इसा के बीच उसे अंतिम रूप दिया गया हो, उपर्युक्त अवार्ड बहुत अधिक प्रचलित (ओपरेटिव) है और इसा और यूनियन के द्वारा उन्हें तदर्थ वेतनवृद्धि प्रदान करने के निर्णय के अनुसार उद्योगों द्वारा सभी नाविकों के लिए आज दिनांक तक (आजतक) इसे कार्यान्वित किया जा रहा है।

2. यहां यह भी रिकार्ड किया जाए कि कुमुद बंसल अधिनिर्णय के अंतिम पैरा (पैरा 2.55) से देखा गया है कि न्यायाधिकरण ने उच्च न्यायालय आदेश के अनुसार संदर्भों की केवल तीन शर्तें (टर्मस) ही उठाए हैं और अतिरिक्त चार संदर्भों (ओ एन जी सी द्वारा संदर्भित) जो सरकार द्वारा जोड़े गए हैं, को न्यायाधिकरण द्वारा निर्णय के लिए नहीं रखा गया था और इसलिए वो संदर्भ न्यायाधिकरण द्वारा विचारार्थ नहीं हैं।

3. उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, यह माना गया कि बंसल अधिनिर्णय जो ओ एस बी सैक्टर के नाविकों को शामिल करता है, जो कि ओ एस बी आनबोर्ड पर कार्यरत सभी नाविकों पर लागू होता है जिसमें ऐसे जलयानों के आनबोर्ड कैटरिंग कर्मचारी भी सम्मिलित हैं।

अतः द्वितीय विषय के संदर्भ में, यह न्यायाधिकरण यह मानता है कि उपर्युक्त कैटरिंग कर्मचारी सेवा की शर्तों द्वारा शासित है—जो कि 17 अप्रैल, 2000 में अधिसूचित कुमुद बंसल अधिनिर्णय में दी गई है।

(7)(ग) संदर्भ/जारी सं. (iii) :

ऐसी स्थिति के होने पर कि ऐसे कर्मचारियों को नाविक माना जाना है परन्तु वे कुमुद बंसल अधिनिर्णय की शर्तों द्वारा अधिशासित नहीं हैं, तो उनकी सेवाओं को शासित करने के लिए उचित शर्तें होनी चाहिए।

जैसा कि प्रथम और द्वितीय विषयों का उत्तर स्वीकारात्मक है, तो तृतीय विषय इस न्यायाधिकरण के विचारार्थ के किए टिका नहीं रह सकता।

प्रतिमा एम. उमाजी, एकल सदस्यीय न्यायाधिकरण

स्थान : मुम्बई

दिनांक 25 मार्च, 2006

पंचाट के साथ अनुलग्नकों की सूची	
क्र.सं. विषय	अनुलग्नक
1. वर्ष 2004 की रिट याचिका संख्या 2947 एवं 3286 में बम्बई उच्च न्यायालय के दिनांक 5-5-2005 के आदेश की प्रतिलिपि	'क'
2. श्रीमती प्रतिमा उमरजी, प्रधान सचिव (सेवानिवृत्त), महाराष्ट्र सरकार अधिकरण की अध्यक्षता में गठित एक सदस्यीय अधिकरण की नियुक्ति की अधिसूचना सं. 1243(अ) दिनांक 7-9-2005	'ख'
3. अधिकरण का कार्यकाल 31-3-2006 तक बढ़ाने की अधिसूचना सं. 115(अ), दिनांक 31-1-2006	'ग'
4. माननीय एक सदस्यीय अधिकरण के कार्यालय में दिनांक 25-10-2005 को प्रातः 11-00 बजे हुई सुनवाई का कार्यावृत्त	'घ'
5. माननीय एक सदस्यीय अधिकरण के कार्यालय में भारतीय राष्ट्रीय पोत स्वामी संघ की सदस्य कम्पनियों के साथ दिनांक 21-3-2006 को प्रातः 11-00 बजे हुई बैठक का कार्यावृत्त	'ङ'
6. पंचाट में उल्लिखित कानूनी नियमों की सूची	'च'
7. 9 भोजन प्रबंधक सविदाकारों के पास सीडीसी होने के प्रमाण के रूप में शिपिंग मास्टर, मुम्बई/कोलकाता का पत्र दिनांक 16-1-2006	'छ'
8. भारत सरकार द्वारा अधिसूचना सं. 388 (अ), दिनांक 17-4-2000 द्वारा अधिसूचित श्रीमती कुमुद बंसल अधिकरण का पंचाट	'ज'
	अनुलग्नक 'क'

HIGH COURT, BOMBAY

IN THE HIGH COURT OF JUDICATURE AT BOMBAY

O.O. C.J.

WRIT PETITION NO. 2947 OF 2004

Forward Seamen's Union of India Petitioners.

Vs.

Union of India & Anrs Respondents.

Mr. C. U. Singh with Ms. M. D. Souza i/b Mr. K. S. Bapat for the Petitioners.

Mr. V. S. Masurkar with Kiran Kandpile for Respondent Nos. 1, 2, and 4.

Mr. Suresh Pakale for Respondent No. 3

Mr. S.K. Talsania with Mr. S. V. Uttam and Mr. K. Neherji i/b Mulla & Mulla & C. B. & C. for Respondent No. 5.

WITH

WRIT PETITION NO. 3286 OF 2004

The Shipping Corporation of India Ltd. Petitioners.

Vs.

Union of India & Others. Respondents.

Mr. S. K. Talsania with Mr. S. V. Uttam and Mr. K. Neherji i/b Mulla & Mulla & C. B. & C. for the Petitioners. Mr. Kiran Kandpile with Mr. Suresh Pakale for Respondent No. 1. Mr. Rajiv Kumar with Mr. Nitin Sharma i/b Juris Consultus for Respondent No. 4. Mr. C. U. Singh with Ms. M. D. Souza i/b Mr. K. S. Bapat for Respondent No. 5.

Coram : Dr. D. Y. Chandrachud, J.

5th May, 2005

P.C. :—

1. The dispute in the present case arises out of off shore supply vessels belonging to the Oil & Natural Gas Corporation. (ONGC) and the Shipping Corporation of India (SCI). In respect of certain O.S.V.S. belonging to ONGC, manning contracts have been entered into between ONGC, and SCI. SCI has in turn engaged the services of a catering contractor. Catering contracts have been entered into by ONGC, or as the case may be SCI with catering contractors in respect of diverse vessels. The catering contractors in turn engage a variety of catering staff for rendering duties on an off shore supply vessel belonging to ONGC which is under a manning contract with SCI. In purported exercise of powers conferred by Section 11(2) of the Merchant Shipping Act, the Director General of Shipping has set aside the order passed by the Shipping Master.

4. The Principal issued which has been raised in this Petition is as to whether the employees engaged by catering contractors appointed by ONGC or, as the case may be, by SCI are seamen within the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958. Section 3(42) defines the expression 'seaman' to mean every person (except a master, pilot or apprentice) employed or engaged as a member of the crew of a ship under the Act, but to include also a master in relation to the provisions of Sections 178 to 183. The allied issue is as to whether, in the event that these employees are seamen within the meaning of Section 3(42), whether they would be governed by the Kumud Bansal award. On behalf of the ONGC and the SCI, it has been urged that the terms of reference of the Kumud Bansal award did not specifically incorporate this category of workmen and that therefore, the award will have no application. This is a matter of dispute between the contesting parties.

5. Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 empowers the Central Government to constitute a Tribunal and to refer to the Tribunal for adjudication a dispute between seamen or any class of seamen or any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are likely to be employed where such dispute exists or is apprehended. Section 150 provides for the constitution of this expert adjudicatory forum to decided disputes relating to any matter connected with or incidental to the employment of seamen. This would be wide enough to cover the disputes which have arisen in the present case including the status of the workmen and in the event, that the workmen are seamen for the purposes of the Act, what should be the appropriate terms and conditions of service to govern their engagement.

6. During the course of the hearing, there is a broad consensus between counsel for the petitioners, Counsel for ONGC and Counsel for SCI that a direction may be issued to the Central Government to take steps for constituting an adjudicatory Tribunal in terms of Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958. Having regard to the back ground and nature of the disputes raised, I am of the view that the constitution of a Tribunal under Section 150 is eminently necessary in the interests of justice. The disputes which have arisen must be resolved in order to resolve festering problems of unrest and disquiet within a section of the staff engaged on these vessels. The vessels subserve high public purposes of the Union of India and disputes of this nature should be expeditiously settled not only in the interests of the contesting parties but in the public interest as well.

7. Accordingly, this Petition is disposed of by directing the Government of India to constitute, in exercise of its powers under Section 150, a Tribunal for deciding inter alia the following disputes which have been raised by the Petitioners in respect of the services of the employees engaged by Catering contractors on board the off shore supply vessels and multi-purpose supply vessels :

- (i) Whether the catering staff engaged on board off shore supply vessels, or as the case may be, multi purpose supply vessels, (owned by ONGC and/or SCI) whether or not engaged by the catering contractor, are seamen within the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958;
- (ii) In the event that the answer to the first issue above is in the affirmative, whether these persons are governed by the terms and conditions of service which have been laid down in the Kumud Bansal award as notified on 17th April, 2000; and
- (iii) In the event that these persons are held to be seamen but not governed by the terms of the Kumud Bansal award, what should be the appropriate terms and conditions governing their service.

8. The Central Government is directed to constitute a Tribunal in compliance with the aforesaid direction within a period of two months. The Tribunal upon being constituted shall endeavour to conclude its proceedings and render its award within a period of four months thereafter.

9. All the rights and contention of the parties are kept open.

10. The Tribunal shall adjudicate upon the issue uninfluenced by any of the observations contained in the order of the Shipping master and/or the Director General of Shipping.

11. Counsel appearing for the Union of India and the Director General of Shipping in these proceedings undertakes to take steps to communicate the present order to the appropriate authority.

12. The Writ Petition is accordingly disposed of since no other point has been pressed on the either side. There shall be no order as to costs.

K. S. VARADARAJAN, Executive Officer

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 सितम्बर, 2005

का.आ. 1243(अ).—अतः माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने रिट याचिका सं. 2004 को 2947, फारवर्ड सीमैन यूनियन ऑफ इंडिया, बनाम संघ सरकार एवं अन्य में 5 मई, 2005 को यह निर्देश दिया है कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 के तहत एक अधिकरण गठित किया जाए तथा याचिकाकर्ता द्वारा इस सम्बन्ध में उठाए गए विवाद को उस अधिकरण को सौंपा जाए।

अतः उक्त अधिनियम की धारा 150 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए इस मंत्रालय की अधिसूचना जो भारत सरकार के राजपत्र असाधारण में का.आ. 1113(अ) दिनांक 10 अगस्त, 2005 के द्वारा एक अधिकरण का गठन किया गया था और श्री आर.आर. सिन्हा, भारतीय प्रशासनिक सेवा (महाराष्ट्र, 1976), प्रधान सचिव (परिवहन एवं राज्य उत्पाद) को उक्त अधिकरण में नियुक्त किया गया था। अब श्री आर.आर. सिन्हा, ने दिनांक 15 अक्टूबर, 2005 से सरकारी सेवा से स्वैच्छा से अवकाश ग्रहण करने के लिए प्रार्थना की है और इसलिए वह अधिकरण के कार्य को नहीं निभा पाएंगे।

अतः, इस मंत्रालय की अधिसूचना जो भारत सरकार के राजपत्र असाधारण में का.आ. 1113(अ), दिनांक 10 अगस्त, 2005 को प्रकाशित हुई थी, का अतिक्रमण करते हुए तथा उक्त अधिनियम की धारा 150 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केन्द्र सरकार एतद्वारा एक अधिकरण का गठन करती है, जिसका मुख्यालय मुम्बई में होगा और याचिकाकर्ता द्वारा उठाये गये विवाद को सौंपती है और श्रीमती प्रतिमा उमरजी, प्रधान सचिव (सेवानिवृत्त) महाराष्ट्र सरकार, को उक्त अधिकरण में नियुक्त करती है, जो सरकारी राजपत्र में इस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से 4 माह के भीतर केन्द्र सरकार को अधिकरण का अधिनिर्णय प्रस्तुत करेगा। उक्त अधिकरण को सौंपे गए विचारार्थ विषय और शर्तें अधोलिखित अनुसूची में दी गई हैं।

अनुसूची

(क) विचारार्थ विषय

फारवर्ड सीमैन यूनियन ऑफ इंडिया द्वारा दायर रिट याचिका संख्या 2004 की 2947 में उठाये गये मुद्दों की जांच करना तथा बम्बई उच्च न्यायालय के उपरोक्त रिट याचिका में 5 मई, 2005 के आदेश में दिए गए दिशानिर्देशों का पालन करना तथा उचित अनुशंसाएं देना।

(ख) शर्तें

- (i) अधिकरण का मुख्यालय मुम्बई में होगा और इसे सचिवालय सहायता, नौवहन महानिदेशालय, मुम्बई द्वारा उपलब्ध करवाई जाएगी।

- (ii) अधिकरण द्वारा कार्यवाही करने पर तथा टी.ए./डी.ए. के रूप में होने वाला व्यय तथा अन्य सम्बद्ध व्यय नौवहन महानिदेशालय मुंबई द्वारा यात्रा व्यय और कार्यालय व्यय शीर्ष से वहन किया जाएगा।
- (iii) अधिकरण, किसी व्यक्ति अथवा नाविकों के किसी संघ, मामले से संबंधित व्यक्तियों और जहाज के मालिकों को साक्ष्य देने और विचारार्थ विषय से संबंधित सूचना प्राप्त करने के उद्देश्य से बुला सकता है। अधिकरण, यदि चाहे तो उन पदाधिकारियों को भी, नेशनल मैरीटाइम बोर्ड के समझौते तय कराने में शामिल होते हैं, स्पष्टीकरण रिकार्ड्स की प्रस्तुति हेतु अथवा किसी अन्य वांछित सूचना हेतु, अधिकरण की कार्यवाही के दौरान बुला सकता है।
- (iv) एक सदस्यीय अधिकरण की अध्यक्ष को प्रति बैठक (प्रतिदिन) 1500 रुपए भत्ता दिया जाएगा और वह नियमों के तहत टी.ए./डी.ए. के लिए भी पात्र होंगे। (व्याख्या—एक बैठक—प्रत्येक बार एक बैठक पांच घंटे से कम नहीं होगी)।
- (v) अधिकरण की कार्यावधि माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने निश्चित की है जिसमें यह कहा गया है कि अधिकरण अपना अधिनिर्णय गठन के 4 माह के अन्दर प्रस्तुत करेगा।

[फा सं. एस.आर.-11014/2/2005-एम]

डी.टी. जोसेफ, सचिव

अनुलग्नक-‘ग’

पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय**(पोत परिवहन विभाग)****अधिसूचना**

नई दिल्ली, 31 जनवरी, 2006

का.आ. 115(अ).—दिनांक 7-9-2005 की असाधारण अधिसूचना सं. का.आ. 1243(अ) के द्वारा फारवर्ड सीमैन यूनियन ऑफ इंडिया बनाम संघ सरकार एवं अन्य (2004 की रिट याचिका सं. 2947) के मामले में बम्बई उच्च न्यायालय के दिनांक 5-5-2005 के आदेशानुसार श्रीमती प्रतिमा उमरजी, प्रधान सचिव (सेवानिवृत्त) महाराष्ट्र सरकार की अध्यक्षता में गठित एक सदस्यीय न्यायाधिकरण तथा दिनांक 24 नवंबर, 2005 की असाधारण अधिसूचना सं. का.आ. 1644(अ) जिसके द्वारा न्यायाधिकरण का कार्यकाल 28 जनवरी, 2006 तक बढ़ाया गया था, के क्रम में केन्द्रीय सरकार न्यायाधिकरण के कार्यकाल को एतद्वारा 31 मार्च, 2006 तक और बढ़ाती है। उल्लिखित अधिसूचना के साथ अनुबंधित सौंपे गए कृत्य तथा निबंधन एवं शर्तें अपरिवर्तित रहेंगी।

[फा. सं. एस.आर.-11014/2/2005-एम.ए.]

सुशील कुमार, संयुक्त सचिव

अनुलग्नक-‘घ’

माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण के कार्यालय, नौवहन महानिदेशालय, मुंबई में 25-10-2005 को 11.00 बजे हुई सुनवाई के कार्यवृत्त का मसौदा।

माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण (ओ पी टो) श्रीमती प्रतिमा उमरजी ने जहाज भवन, वा. ही. मार्ग, मुंबई-400 001 की पांचवी मंजिल पर माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण के कार्यालय में 25-10-2005 को 11.00 बजे सुनवाई आयोजित की।

इनमें निम्नलिखित व्यक्ति उपस्थित थे :—

1. कप्तान एस. मुखर्जी, एस.सी.आई.
2. कप्तान जी.एस. भल्ला, एस.सी.आई.
3. श्री जगबीर सिंह, ओ.एन.जी.सी.
4. श्री एन.के. सिंह, ओ.एन.जी.सी.
5. श्री साधन कांजीलाल, एफ.एस.यू.आई., कोलकाता
6. श्री नरेश बीरवाडकर, एफ.एस.यू.आई., मुंबई
7. श्री सुभाष बरगुजर, एस.एम., मुंबई

सुश्री नीरा मल्होत्रा, उ.म.नि. (क्रू) तथा श्री के.एस. वरदराजन, का.अ. (क्रू) भी उपस्थित थे।

2. माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने सभी प्रतिनिधियों का स्वागत किया। एकल सदस्यीय अधिकरण के माननीय अध्यक्ष ने एफ.एस.यू.आई. तथा शिपिंग मास्टर, मुंबई से प्रस्तुतीकरण की निवेदन प्राप्ति को नोट किया। अध्यक्ष ने सभी प्रतिनिधियों से पूछा कि क्या वे सुनवाई की अवधि के दौरान कोई अन्य मौखिक निवेदन प्रस्तुत करना चाहते हैं।

3. फारवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया (एफ एस यू आई) के महासचिव श्री साधन कांजीलाल ने कहा कि चूँकि लिखित निवेदन पहले ही दिया जा चुका है इसलिए कोई अतिरिक्त निवेदन नहीं प्रस्तुत करना है।

4. ओ.एन.जी.सी. के प्रतिनिधि ने माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण से लिखित निवेदन प्रस्तुत करने हेतु एक महीने का समय मांगा। माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने यह ध्यान दिलाया कि सूचनाएं दिनांक 27-09-2005 तथा 14-10-2005 द्वारा पर्याप्त समय दिए जा चुके हैं इसलिए तदनुसार एक महीने की और अवधि नहीं मंजूर की जा सकती है। तदनुसार, माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने ओ.एन.जी.सी. को लिखित निवेदन फाईल करने तथा सभी अन्य दलों यथा एफ.एस.यू.आई., एस.सी.आई. तथा एस.एस., मुंबई को सीधे प्रतिलिपियां भेजने हेतु 12-11-2005 तक का समय दिया। माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने अन्य प्रतिनिधियों को पुनरुत्तर, अगर कोई हो, प्रस्तुत करने हेतु 19-11-2005 तक का और समय दिया। अंतिम पुनरुत्तर अगर कोई हो, के लिए माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने 25-11-2005 की अंतिम तिथि मंजूर की।

5. श्री साधन कांजीलाल ने वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 151 की ओर माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण का ध्यान आकृष्ट किया तथा कहा कि पोतस्वामी धारा के प्रावधानों का उल्लंघन कर रहे हैं। माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने माननीय बॉम्बे

उच्च न्यायालय के निर्देशन/संदर्भ की शर्तों के बारे में सभी प्रतिनिधियों को याद दिलाया तथा कहा कि अन्य सहायता हेतु सभी प्रतिनिधि आवश्यक कानूनी आश्रय हेतु स्वतंत्र हैं। माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने कहा कि धारा 151 के प्रावधानों के उल्लंघन के बारे में भेजे गए संदर्भ की प्रस्तुति प्रतिनिधि संघ द्वारा लिखित रूप में संबंधित अनुलग्नकों सहित की जा सकती है।

6. माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण ने सभी प्रतिनिधियों को आज की कार्यवाही पर निम्न निर्दिष्टानुसार कार्यवाई करने को कहा :—

- (i) ओ.एन.जी.सी. को 12-11-2005 तक लिखित निवेदन प्रस्तुत करना है तथा इनकी दो प्रतिलिपियाँ माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण को एवं एक-एक प्रतिलिपि एफ.एस.यू.आई., एस.सी.आई. तथा एस.एम. को सीधे देना है।
- (ii) एफ.एस.यू.आई., एस.एम. तथा एस.सी.आई. को उनका पुनरुत्तर, अगर कोई हो, 19-11-2005 तक फाइल करना है।
- (iii) माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण के कार्यालय द्वारा आज 14.00 बजे से पहले एस.एस.यू.आई. के लिखित निवेदन को प्रतिलिपि को ओ.एन.जी.सी. तथा एस.सी.आई. को सौंपा जाएगा। एफ.एस.यू.आई. अपने लिखित निवेदन की (अधिकरण के सामने पहले ही दर्ज) प्रतिलिपि को एस.एम. को सीधे अग्रेषित करेगा।
- (iv) ओ.एन.जी.सी. द्वारा दिए गए लिखित निवेदन के पुनरुत्तर को सभी अन्य दलों को सीधे अग्रेषित प्रतिलिपियों के साथ दो प्रतियों में, 19-11-2005 से पहले फाइल करना है।
- (v) कोई अन्य/अंतिम पुनरुत्तर 26-11-2005 तक फाइल करना है।

सुनवाई अध्यक्ष महोदय के प्रति धन्यवाद प्रस्ताव के साथ समाप्त हुई।

सेवा में,

सभी प्रतिभागी

ह./-

(प्रतिमा उमरजी)

एकल सदस्यीय अधिकरण

अनुलग्नक-‘ड’

नौवहन महानिदेशालय, मुंबई

(एकल सदस्यीय अधिकरण)

21 मार्च, 2006 को आयोजित बैठक का कार्यवृत्त

21 मार्च, 2006 को माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण श्रीमती प्रतिमा एम. उमरजी की अध्यक्षता में नौवहन महानिदेशालय के सम्मेलन कक्ष में अपतटीय आपूर्ति जलयानों के मालिकों, जो भारतीय राष्ट्रीय पोतदात्री संघ (इन्सा) के सदस्य हैं, के साथ एक बैठक आयोजित की गई। प्रतिभागियों की सूची संलग्न की गई है।

शुरुआत में, माननीय अध्यक्ष महोदय ने सभी प्रतिभागियों का स्वागत किया, जिन्होंने अल्प सूचना पर बैठक में भाग लिया। उन्होंने

बैठक बुलाने के उद्देश्य तथा पृष्ठभूमि का संक्षेप में विवरण दिया तथा अपतटीय आपूर्ति जलयान पर नियुक्त खान-पान कार्मिकों से संबंधित निम्नलिखित मदों पर प्रतिभागियों से उन्हें जानकारी देने का अनुरोध किया :—

- (i) क्या वे खान-पान कार्मिकों को सीधे नियुक्त करते हैं या खान-पान ठेकेदार द्वारा;
- (ii) क्या उनके द्वारा नियुक्त खान-पान कार्मिकों के साथ अन्य नाविक जैसा ही व्यवहार किया जाता है तथा ऐसे पोत के मालिक के कर्मचारी/नाविक जैसा व्यवहार किया जाता है;
- (iii) क्या उन्होंने अपने अपतटीय आपूर्ति जलयानों पर नियुक्त/लाए गए खान-पान कार्मिकों के लिए कुमुद बंसल अधिनियम लागू किया हुआ है;
- (iv) खान-पान विभाग के नाविक को स्वीकृत वेतनमान तथा भत्तों का ब्यौरा;
- (v) अध्यक्ष ने प्रतिभागियों से यह बताने का अनुरोध किया कि अपतटीय आपूर्ति जलयान पर नियुक्त खान-पान कार्मिकों का वेतन, संरचना तथा अन्य भत्ते क्या होंगे, अगर कुमुद बंसल अधिनियम का पालन नहीं किया जा रहा है।

इन्सा के प्रतिनिधि कप्तान ए.के. घटक ने अपतटीय आपूर्ति जलयान पर नियुक्त खान-पान कार्मिकों की नियुक्ति तथा भुगतान प्रणाली का विवरण दिया। उन्होंने आगे बताया कि कुछ नौवहन कंपनियाँ इन कार्मिकों की नियुक्ति अधिकर्ता/ठेकेदार द्वारा खुले निविदा द्वारा करवाते हैं तथा सिर्फ अधिकर्ता/ठेकेदार उनके वेतन तथा परिलब्धियों के लिए जिम्मेवार हैं। वे नौवहन कंपनियों द्वारा नियुक्त नाविक के रूप में नहीं माने जाते हैं परंतु वे ठेकेदार के कर्मचारी माने जाते हैं। उन्होंने आगे कहा कि कुमुद बंसल न्यायाधिकरण अधिनियम गृह-व्यवसाय क्षेत्र के संबंध में अन्य भत्तों सहित वेतन संरचना के बारे में डील कर चुका है। परंतु अपतटीय आपूर्ति जलयान क्षेत्र में व्यवहार (डील) नहीं किया है तथा अपतटीय आपूर्ति जलयान के प्रत्येक संवर्ग का वेतन संरचना निर्धारित नहीं किया गया है। कप्तान घटक ने आगे बताया कि चूंकि ठेकेदार, जो अपतटीय आपूर्ति जलयानों के लिए खान-पान कार्मिकों की आपूर्ति कर रहे हैं, उनके साथ अपना अनुबंध बना कर रखते हैं, इसलिए एक ही व्यवसाय के लिए दो अलग करार होना मुश्किल है अर्थात् एक खान-पान ठेकेदार के साथ तथा दूसरा पोत मालिक के साथ, जो इन कार्मिकों को नियुक्त करते हैं।

अध्यक्ष ने माना कि ऐसा लगता है कि अनेक नौवहन कंपनियों में ऐसे व्यवहार का चलन है जो वाणिज्य-पोत अधिनियम, 1958 में निर्धारित प्रावधानों तथा उक्त अधिनियम के अधीन बनाए गए सांविधिक नियमों के अनुरूप नहीं है। मुख्य रूप से अपनाए गए चलन से ऐसा लगता है कि खान-पान कार्मिकों की नियुक्ति ठेकेदारों द्वारा कर दी जाती है तथा इन कार्मिकों के लिए मालिकों के ऊपर कोई जिम्मेदारी या उत्तरदायित्व नहीं होता है, जिसे ठेकेदार का कर्मचारी माना जाता है। कुछ नौवहन कंपनियों द्वारा पालन किए जा रहे चलन के संदर्भ में अध्यक्ष ने उक्त अधिनियम के भाग VII में निहित अनेक सांविधिक खासकर धारा 95, 96, 98, 99 तथा 100 की ओर ध्यान दिलाया, जो जहाज पर नाविक की योग्यता, भर्ती या

नियुक्ति से संबंधित अनिवार्य अपेक्षाओं को विस्तार से बताया है या खासकर धारा 95 तथा 96 के प्रावधान और उन्होंने इस बात पर बल दिया कि कैसे यह सभी संबंधितों के लिए इन सांविधिक अपेक्षाओं के साथ इनका कड़ाई से अनुपालन करना सांविधिक बाध्यता है।

कप्तान शैलेश सरकांगो, गरवारे शिपिंग के प्रतिनिधि ने कहा कि वे खान पान कर्मचारियों को सीधे नियुक्त करते हैं और किसी कांटेक्टर के द्वारा नहीं और यह भी कि वे कानून के अंतर्गत सभी आवश्यक योग्यताएँ पूरी करते हैं। उन्होंने यह भी बताया कि खान पान कर्मचारियों को जलयानों पर नियुक्त अन्य कर्म दल (क्रु) के बराबर माना जाता है और यद्यपि वे कुमुद बंसल अधिनिर्णय का कड़ाई से अनुपालन नहीं करते हैं किन्तु वे कमोवेश समान वेतन ढाँचे का पालन करते हैं। उन्होंने आगे बताया कि उनके जलयानों पर कार्यरत खान पान कर्मचारी कंपनी के रोस्टर पर है और उनके साथ आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट किया है।

ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कं. लि. के श्री अजीत महर्षि, ने कहा कि वे अपनी विदेशगामी ओ एस वी के लिए सीधे कर्मचारी की नियुक्ति करते हैं और उन्हें मजदूरी कुमुद बंसल अधिनिर्णय के अनुसार भुगतान की जाती है। तथापि भारत में ओ एस वी के प्रचालन के संबंध में, वे खान पान कर्मचारियों की भर्ती कंपनी के लॉजिस्टिक्स अपेक्षाओं के भाग के रूप में कांटेक्टर के माध्यम से कर रहे हैं। उन्होंने यह वादा किया कि वे खान पान कर्मचारियों को किए गए, भुगतान का ब्यौरा प्रस्तुत करेंगे। तथापि, उन्होंने स्पष्ट किया कि उनका खान पान व्यवसाय की आऊटसोर्सिंग करने का इरादा नहीं है। उन्होंने आगे कहा कि खान पान कांटेक्टर न केवल ओ एस वी पर सेवा कार्य करते हैं बल्कि खान पान कर्मचारियों को प्लेटफार्म, रिस (साजसामान) तथा स्थापनाओं आदि के लिए भी उपलब्ध करा रहे हैं। कांटेक्टर कर्मचारियों के लिए समान पूल का उपयोग कर रहे हैं तथा उनके कर्मचारी बारी-बारी से लगाए जाते हैं और औद्योगिक विवाद अधिनियम के अंतर्गत समाविष्टित है। अतः उनका खान पान कर्मचारियों के साथ अपना करार होता है और यह बहुत कठिन है कि उपलब्ध कराए गए खान पान कर्मचारियों को नियुक्त करने वाले पोत मालिकों के साथ एक और करार किया जाए।

श्री एम के पोबी, टैग सीलोजिस्टिक्स लि. ने सूचित किया कि वह अधिकारियों को सीधे नियुक्त करते हैं और खान पान कर्मचारियों की नियुक्ति, उनके अधिकर्ता मैसर्स हेरल्ड मेरीटाईम सर्विसेस लि. मुंबई के माध्यम से की जाती है। अधिकारियों के संबंध में, कंपनी आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर करती है और कर्मादल यानि नाविक, रसोइया और मैस बाँय के संबंध में उनके एजेंट मैसर्स हेरल्ड मेरीटाईम सर्विसेस आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट करार के अनुच्छेद पर हस्ताक्षर कर रहे हैं। उन्होंने यह भी पुष्टि किया कि खान पान कर्मचारियों का वेतन कुमुद बंसल अधिनिर्णय के अनुसार भुगतान किया जाता है।

श्री बी.के. सालदना, वरुन, शिपिंग कंपनी लि. ने सूचित किया कि वे खान पान कर्मचारियों को सीधे नियुक्त करते हैं और उन्हें नाविक के रूप में मानते हैं और इसा द्वारा परिचालित कुमुद बंसल अधिनिर्णय (अवार्ड) के अनुसार मजदूरी ढाँचे का पालन करते हैं।

यह सामान्यतः इंगित किया कि कांटेक्टर द्वारा खान पान

कर्मचारियों के पास पासपोर्ट, सी डी सी आदि होते हैं। अन्तरराष्ट्रीय रूप से खान पान विभाग नाविकों में निम्नतम कोटि में आता है। एक बार खान पान कर्मचारी आर्टिकल्स ऑफ एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर करते हैं तो वे स्वतः ही नाविकों को प्राप्त सभी सुविधाओं के अंतर्गत आते हैं। यह स्पष्टीकरण दिया गया कि ओ एस वी में सामान्यतः एक ही रसोइया होता है क्योंकि कर्मादल संख्या 16 से कम होती है और व्यवहार्यतः सभी नौवहन कंपनियों द्वारा ऐसे रसोइया को एक समान मजदूरी भुगतान की जाती है।

अध्यक्ष ने पोत मालिकों के प्रतिनिधियों से अनुरोध किया कि उनके द्वारा उनके अपतटीय जलयानों पर नियोजित खान पान कर्मचारियों के संबंध में अपनाए गए वेतन ढाँचे का पूरा ब्यौरा लिखित रूप में उपलब्ध कराएं।

अध्यक्ष ने सभी सहभागियों को बैठक में उपस्थित होने के लिए विशेष रूप से कप्तान घटक को जिन्होंने इस विषय पर अपने मूल्यवान मार्गदर्शन और सूचना देने पर धन्यवाद दिया।

अध्यक्ष महोदय को धन्यवाद देते हुए बैठक सम्पन्न हुई।

श्रीमती प्रतिमा उमरजी, प्रधान सचिव (सेवा-निवृत्त)
महाराष्ट्र सरकार, माननीय एकल सदस्यीय अधिकरण द्वारा नौवहन महानिदेशालय के सभाकक्ष में 21-3-2006 को 3.00 बजे आयोजित बैठक में भाग लेने वाले प्रतिभागियों की सूची—

क्र.	सहभागी का नाम	संगठन	हस्ताक्षर
1.	के.ए.के. घटक	ईनसा	ह/-
2.	के.बी.ए. सलडाना	वरुन शिपिंग	ह/-
3.	अजीत मेहरिषी	ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग	ह/-
4.	अनंत तिवारी	वरुन शिपिंग	ह/-
5.	एस.के.पोबी	टैग सीलोजिस्टिक्स लि.	ह/-
6.	ए.बी. धाईमाड	एचएमएस	ह/-
7.	अशोक उपाध्याय	गरवारे	ह/-
8.	के. शैलेश सरकांगो	गरवारे	ह/-
9.	के.एस. वरदराजन	नौवहन महानिदेशालय	ह/-

अनुलग्नक-‘च’

अधिनिर्णय में उल्लेखित सांविधिक नियमों की सूची

क्रम सं.	नियमों के शीर्षक
1.	सुरक्षा मैनिंग दस्तावेज.
2.	वाणिज्यिक पोत परिवहन (कर्मादल आवास) नियमवली, 1960 के नियम, 2(ग).
3.	वाणिज्य पोत परिवहन (प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी मानक) नियम, 1998
4.	वाणिज्य पोत परिवहन (चिकित्सा परीक्षा) नियम, 2000.
5.	वाणिज्य पोत परिवहन (चलत उन्मोचन प्रमाणपत्र-सह-नाविक पहचान) नियम, 2001.

सं.एमएमडी/मुंबई/2002-2003/440

न्यूनतम सुरक्षित मैनिंग दस्तावेज

भारत सरकार के प्राधिकार के अंतर्गत यथा संशोधित समुद्र में जीवन सुरक्षा के अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन 1974 के विनियम V/13 (बी) के प्रावधानों के अंतर्गत जारी

पोत का भिवरण

पोत का नाम	:	सिंधु 6
विशिष्ट सं. या पत्र	:	2079
आई एम ओ सं.	:	8322557
पंजीकरण पत्तन	:	मुंबई
कुल टन भार		
राष्ट्रीय	:	1302
अंतरराष्ट्रीय टनभार कन्वेंशन 1961	:	1302
मुख्य प्रणोदन शक्ति (कि. वा.)	:	4028 कि वा
पोत का प्रकार	:	अन्य (अपतटीय आपूर्ति जलयान)
समय-समय पर उपेक्षित मशीनरी स्थल	:	जी नहीं

व्यापार क्षेत्र

भारतीय अपतटीय तेल क्षेत्र

आवश्यकतामुसार हटा दें।

इस दस्तावेज में उस समय नामित पोत को सुरक्षित मैनिंग माना जा सकता है जब वह समुद्र में आगे बढ़ता है तथा वह नीचे दिए सारणी में विनिर्दिष्ट संख्या और श्रेणी/क्षमता के कार्मिकों से कम नहीं हों।

क्रम सं.	श्रेणी	क्षमता	प्रमाणपत्र (एसटीसीडब्लू विनियम)	व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	मास्टर (एफ जी/एन सी वी)	मास्टर	एस टी सी डब्लू 95	01
2.	एफ जी पोत/एन सी वी का फर्स्ट मेट	चीफ मेट	एसटीसीडब्लू 95	01
3.	जी एम डी एस एस-जी ओ सी- रेडिओ कार्मिक	जी एम डी एस एस प्रचालक	वही	01

1	2	3	4	5
4.	एम ई ओ श्रेणी II/श्रेणी III (एन सी वी-मुख्य इंजीनियर)	मुख्य इंजीनियर	एस टी सी डब्ल्यू 95	01
5.	एम ई ओ श्रेणी II/श्रेणी IV (एन सी वी) 2 सालों के अनुभव के साथ/एम ई ओ श्रेणी III (एन सी वी द्वितीय इंजीनियर)	द्वितीय इंजीनियर	-वही-	01
6.	नौचालन निगरानी के भाग में रेटिंग फॉर्मिंग	नौचालन निगरानी के भाग में रेटिंग फॉर्मिंग	-वही-	02
7.	रेटिंग	डेक रेटिंग	-	01
8.	इंजीनियरिंग निगरानी के भाग में रेटिंग	इंजीनियरिंग निगरानी के भाग में रेटिंग	एस टी सी डब्ल्यू 95	01
9.	रेटिंग	ई/आर रेटिंग	-	01
10.	रसोईया	रसोईया	-	01

विशेष आवश्यकताएँ, यदि कोई हो :-

- (1) जिन अधिकारियों एवं रेटिंग को टैकर पर विशिष्ट कार्य एवं उत्तरदायित्व या कार्यों या कार्यों उपस्कर के लदान, उतार, एवं मार्ग में देखरेख या संभालने का तात्कालिक उत्तरदायित्व सौंपा गया है उनके पास समुचित स्तर का टैकर पृष्ठांकन प्रमाण-पत्र होना चाहिए।
- (2) नाविक को एस टी सी डब्ल्यू-95 संहिता की सारणी क-VI/1-1, क-VI/1-2, क-VI/1-3, एवं क-VI/1-4, की अपेक्षाओं के अनुसार समुचित अनुमोदित मूल प्रशिक्षण या अनुदेश प्राप्त होने का साक्ष्य साथ में रखना चाहिए।
- (3) दो अधिकारियों (क्रम सं. 1 एवं 2) को भारतीय जी एम डी एस एस (जी ओ सी) प्रमाण-पत्र या लाइसेंस या भारतीय जी एम डी एस एस (जी ओ सी) प्रमाण-पत्र धारण करने वाला रेडियो अधिकारी के रूप में समर्पित जी एम डी एस एस प्रचालक हो।
- (4) अतिरिक्त मेरीन इंजीनियर श्रेणी II/दो साल के अनुभव के साथ श्रेणी IV एवं एक रेटिंग उस समय उपबोधित है जब स्टीमिंग बारह लगातार घंटों से अधिक की हो या जब विदेश अपतटीय तेल क्षेत्र में प्रचालित हो रहा हो।

दिनांक 23 के जून 2003 को मुंबई में जारी।
(महीना एवं वर्ष)

समाप्ति की तिथि (अगर कोई हो) कुछ नहीं।

ह./-

प्रधान अधिकारी

समुद्री वाणिज्य विभाग

जिला : मुंबई

टिप्पणी :-

1. मैनिंग आवश्यकताओं से छुटकारा/छूट प्रदान करने से संबंधित किसी भी दस्तावेज इस पत्र के साथ संलग्न किया जाना चाहिए।
2. जहाँ विश्वव्यापी के अलावा अन्य किसी व्यापारिक क्षेत्र को दिखया जाता है तो एक स्पष्ट विवरण या व्यापारिक क्षेत्र का नक्शा दस्तावेज में शामिल करना चाहिए।

सं.एमएमडी/मुंबई/2002-2003/48

न्यूनतम सुरक्षा मैनिंग दस्तावेज

भारत सरकार के प्राधिकार के अंतर्गत यथा संशोधित समुद्र में जीवन की सुरक्षा के अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंशन 1974 के विनियम V/13 (ख) के प्रावधानों के अंतर्गत जारी

पोत का विवरण

पोत का नाम	:	समुद्रीका-7
विशिष्ट सं. या पत्र	:	2102/बीवीफके
आई एम ओ सं.	:	8311754
पंजीकरण पत्तन	:	मुंबई
सकल टनभार		
राष्ट्रीय	:	951
अंतरराष्ट्रीय टनभार कन्वेंशन 1969	:	951
मुख्य प्रणोदन शक्ति (कि. वा.)	:	2387.2 कि. वा
पोत का प्रकार	:	अन्य (अपतटीय आपूर्ति जलयान)
समय-समय पर उपेक्षित	:	जी नहीं
मशीनरी स्थल		

व्यापार क्षेत्र

भारतीय अपतटीय

तेल क्षेत्र

आवश्यकतानुसार हटा दें।

इस दस्तावेज में उस समय नामित पोत को सुरक्षित मैनिंग माना जा सकता है जब वह समुद्र में आगे बढ़ता है तथा वह नीचे दिए सारणी में विनिर्दिष्ट संख्या और श्रेणी/क्षमता के कार्मिकों से कम नहीं हों।

क्रम सं.	श्रेणी	क्षमता	प्रमाणपत्र (एसटीसीडब्लु विनियम)	व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	मास्टर (एफ जी/एन सी वी)	मास्टर	एस टी सी डब्लु 95	01
2.	एफ जी पोत/एन सी वी का फर्स्ट मेट	चीफ मेट	एस टी सी डब्लु 95	01
3.	जी एम डी एस एस-जी ओ सी- रेडिओ कार्मिक	जी एम डी एस एस प्रचालक	वही	01

1	2	3	4	5
4.	एस ई ओ श्रेणी II/श्रेणी III (एन सी वी-मुख्य इंजीनियर)	मुख्य इंजीनियर	एस टी सी डब्ल्यू 95	01
5.	एस ई ओ श्रेणी II/श्रेणी IV (एन सी वी) 2 सालों के अनुभव के साथ/एस ई ओ श्रेणी III (एन सी वी द्वितीय इंजीनियर)	द्वितीय इंजीनियर	-वही-	01
6.	नौचालन निगरानी के भाग में रेटिंग फॉर्मिंग	नौचालन निगरानी के भाग में रेटिंग फॉर्मिंग	-वही-	02
7.	रेटिंग	डैक रेटिंग	-वही-	01
8.	रेटिंग	ई/आर रेटिंग	-वही-	02
9.	रसोइया	रसोइया	-वही-	01

विशेष आवश्यकताएँ, यदि कोई हो :-

- (1) जिन अधिकारियों एवं रेटिंग को टैकर पर विशिष्ट कार्य एवं उत्तरदायित्व या कार्गो या कार्गो उपस्कर के लदान, उतार एवं मार्ग में देखरेख या संभालने का तात्कालिक उत्तरदायित्व सौंपा गया है उनके पास समुचित स्तर का टैकर पृष्ठांकन प्रमाण-पत्र होना चाहिए।
- (2) नाविक को एस टी सी डब्ल्यू-95 संहिता की सारणी क-VI/ 1-1, क-VI/ 1-2, क-VI/ 1-3, एवं क-VI/ 1-4, की अपेक्षाओं के अनुसार समुचित अनुमोदित मूल प्रशिक्षण या अनुदेश प्राप्त होने का साक्ष्य साथ में रखना चाहिए।
- (3) दो अधिकारियों (क्रम सं. 1 एवं 2) को भारतीय जी एम डी एस एस (जी ओ सी) प्रमाणपत्र या लाईसेंस या भारतीय जी एम डी एस एस (जी ओ सी) प्रमाण-पत्र धारण करने वाला रेडियों अधिकारी के रूप में समर्पित जी एम डी एस एस प्रचालक हो।

दिनांक 8 के सितम्बर 2003 को मुंबई में जारी।
(महीना एवं वर्ष)

समाप्ति की तिथि (अगर कोई हो) कुछ नहीं।

ह/-

प्रधान अधिकारी
समुद्री वाणिज्य विभाग
जिला : मुंबई

टिप्पणी :-

1. मैनिंग आवश्यकताओं से छुटकारा/छूट प्रदान करने से संबंधित किसी भी दस्तावेज इस पत्र के साथ संलग्न किया जाना चाहिए।
2. जहाँ विश्वव्यापी के अलावा अन्य किसी व्यापारिक क्षेत्र को दिखाया जाता है तो एक स्पष्ट विवरण या व्यापारिक क्षेत्र का नक्शा दस्तावेज में शामिल करना चाहिए।

अनुलग्नक- 'छ'

भारत सरकार
पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
(पोत परिवहन विभाग)
सरकारी नौवहन कार्यालय
नौभवन, 10 आर के मार्ग,
बेल्लार्ड एस्टेट, मुंबई-400 001

सं. 33/एस डी/33/04/50

दिनांक : 16 जनवरी, 2006

सेवा में,

नौवहन महानिदेशक

मुंबई

(ध्यानार्थ : सुश्री नीरा मल्होत्रा, उप नौवहन महानिदेशक)

विषय : मुंबई उच्च न्यायालय ओ.ओ.सी.आई.जे.डब्ल्यू.पी. सं. 2947/2004

- कारवार्ड सीमेंस यूनिन ऑफ इंडिया बनाम यूनिन ऑफ इंडिया तथा अन्य ।

- सीफेयरर्स के चलत उन्मोचन प्रमाण पत्र के ब्यौरे के बारे में ।

संदर्भ :

उपरोक्त विषय पर दूसरे दिन अधोहस्ताक्षरी से हुए आपके दूरभाष चर्चा के संदर्भ का अवलोकन करें और इच्छानुसार उपर्युक्त रिट पेटिशन के संबंध में नौ में से छः नाविकों के चलत उन्मोचन प्रमाण पत्र के ब्यौरे इसके साथ संलग्न हैं । आगे यह भी कहा जाता है कि शेष तीन नाविकों को चलत उन्मोचन प्रमाण पत्र नाविक पाल, कोलकाता द्वारा जारी किए गए थे, इसलिए संबंधित ब्यौरे प्रदान करने में यह कार्यालय असमर्थ है ।

भवदीय,

ह./-

(सुभाष बरगुजर)

नाविक पाल, मुंबई

1. नाम	:	श्री तांदेल अल्पेश कुमार बलवंतराम
सीडीसी सं.	:	एमयूएम - 93633
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	10-9-2001 से 10 वर्षों की अवधि के लिए
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	प्रशिक्षणार्थी नाविक (सैलून)
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	अभ्यर्थी ने पूर्व समुद्री प्रशिक्षण पाठ्यक्रम "टी.एस. रहमान" नवा, से प्राप्त किया है । सीडीसी एम.एस. (सीडीसी) नियम 1993 के अंतर्गत जारी की गई है ।
2. नाम	:	श्री रावत विजय सिंह
सीडीसी सं.	:	एम/एचटी/4178
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	15-6-2000 से 5 वर्षों की अवधि के लिए । सीडीसी की वैधता दिनांक 5-6-2005 से 10 वर्षों की अवधि के लिए फिर बढ़ाई गई ।
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	रसोइया
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	एम.एस. (सीडीसी) नियम 1993 के अंतर्गत व्यक्तिगत आवेदन पत्र पर सीडीसी जारी की गई ।
3. नाम	:	श्री जेठवा विजय खिमजी
सीडीसी सं.	:	एम/ओएसवी/4153
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	16-12-1998 से 5 वर्षों की अवधि के लिए । सीडीसी की वैधता दिनांक 16-12-2003 से 10 वर्षों की अवधि तक बढ़ाई गई ।
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	"एबी"
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	एम.एस. (सीडीसी) नियम 1993 के अंतर्गत व्यक्तिगत आवेदन पत्र पर सीडीसी जारी की गई ।

4. नाम	:	श्री राउत सुनकर
सीडीसी सं.	:	एमयूएस-86310
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	7-9-1999 से 5 वर्षों की अवधि के लिए।
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	प्रशिक्षणार्थी नाविक
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	वाणिज्य पोत परिवहन (सीडीसी) नियमावली 1993 के अंतर्गत "उड़ीसा मेरीन अकादमी" से पूर्व समुद्री प्रशिक्षण के आधार पर सीडीसी जारी की गई। नाविकों को द्वितीय सीडीसी दिनांक 3-7-2003 को 10 वर्षों की अवधि के लिए जारी की गई।
5. नाम	:	श्री ओम प्रकाश यादव (भूतपूर्व भारतीय नौसेना कार्मिक)
सीडीसी सं.	:	एमयूएम-81737
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	10-1-2000 से 5 वर्षों की अवधि के लिए और बाद में पुनर्वैधीकरण दिनांक 10-1-2005 से आगे 10 वर्षों तक की अवधि के लिए दिया गया।
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	एजी पीओएसटीडी भूतपूर्व भारतीय नौसेना
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	उच्च न्यायालय के रि.पी. सं. 1352/1995 के आदेश को ध्यान में रखते हुए वाणिज्य पोत परिवहन (सीडीसी) नियम 1993 के अंतर्गत सीडीसी जारी की गई।
6. नाम	:	श्री मोहम्मद जावेद अंसारी
सीडीसी सं.	:	एमयूएम-100147
सीडीसी जारी करने की तारीख	:	16-1-2002 से 10 वर्षों की अवधि के लिए।
किस क्षमता से सीडीसी जारी किया गया	:	प्रशिक्षणार्थी नाविक (सैलून)
अन्य सीडीसी ब्यौरे	:	अभ्यर्थी ने नहवा में "टी.सी. रहमान" में पूर्व समुद्री प्रशिक्षण प्राप्त किया था। एम.एस. (सीडीसी) नियम 1993 के अंतर्गत सीडीसी जारी की गई।

भारत सरकार

पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

सरकारी नौवहन कार्यालय

मेरीन हाऊस, हेस्टिंग्स

कोलकाता - 22

सं. 105 (विविध)-1/2005

दिनांक 16-1-2006

सेवा में,
नौवहन महानिदेशक,
मुंबई

(ध्यानार्थ : सुश्री नीरा मल्होत्रा, उप नौवहन महानिदेशक)

विषय : सीडीसी की स्थिति के संदर्भ में।

महोदय,

कृपया उपर्युक्त विषय पर दिनांक 16-1-2006 को आप से दूरभाष पर बात का संदर्भ लें।

विचाराधीन सीडीसी का ब्यौरा निम्न है :

क्रमांक	नाम	सीडीसी सं.	अभ्युक्तियां
1	2	3	4
1.	राजकुमार साहा	सीएल/29968	नाविक ने 2003 में पूर्व समुद्री प्रशिक्षण प्राप्त किया था और दिनांक 23-1-2004 को नाविक (सैलून) की सीडीसी जारी की गई थी, जो कि दस वर्षों के लिए वैध है।

1	2	3	4
2.	पी. के. सरकार	सीएल/49411	नाविक ने 2002 में पूर्व समुद्री प्रशिक्षण प्राप्त किया था और दिनांक 25-11-2002 को जी.पी. (नाविका) के रूप में सीडीसी जारी की गई थी, जो कि दस वर्षों के लिए वैध है।
3.	खुर्शीद खान	सीएल/28993	डी.एस.ई.ओ. कोलकाता के आदेश सं. 303 (आर)-96/98 के अनुसार अनुकंपा के आधार पर दिनांक 28-5-1998 को यूटिलिटी हैंड के रूप में सीडीसी जारी की गई जो पांच वर्षों के लिए वैध है।

आगे यह कहा जाता है कि क्रमांक 1 और 2 सीडीसी एम.एस. (सीडीसी) नियम 2001 के अनुसार और क्रमांक 3 की सीडीसी एम.एस. (सीडीसी) नियम 1993 के अनुसार जारी की गई है।

भवदीय,

ह./-

(टी. के. कृष्णकुमार)

उप नाविक पाल, कोलकाता

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

(नौवहन पक्ष)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 17 अप्रैल, 2000

का. आ. 388(अ).—केंद्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा (5) के अनुसरण में, भारत सरकार के जल-भूतल परिवहन मंत्रालय (नौवहन पक्ष) की अधिसूचना का. आ. 176 (अ) तारीख 17 मार्च, 1999 के अधीन अन्य प्रत्यर्थियों के साथ-साथ (i) फरवर्ड सीमेनज आफ इंडिया, मुम्बई (ii) नेशनल यूनियन आफ सीफेयरर्स आफ इंडिया, मुम्बई और (iii) जहाजी मजदूर यूनियन, मुम्बई द्वारा दिए गए मांगों के चार्टर के न्याय निर्णयन के लिए गठित अधिकरण के 1999 की रिट याचिका सं. 401 भारतीय नौवहन निगम और अन्य बनाम भारत का संघ और अन्य में दिए गए पंचाट का प्रकाशन करती है।

एक सदस्यीय अधिकरण द्वारा अधिनिर्णय

अध्याय 1

प्रस्तावना

- 1.1 माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय ने भारतीय नौवहन निगम वि. भारतीय संघ एवं अन्य से संबंधित समादेश याचिका सं. 401/99 में 16 फरवरी, 1999 को यह आदेश दिया था कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के अंतर्गत एक एक-सदस्यीय अधिकरण गठित किया जाए (अनुलग्नक-1)
- 1.2 भारत सरकार, जल भूतल परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली ने अपने पत्र सं. सी-18018/3/99-एम टी दिनांक 17-3-1999 (अनुलग्नक-2) द्वारा यह सूचित किया कि भारत के राष्ट्रपति ने श्रीमती कुमुद बंसल, आई ए एस (महाराष्ट्र 1969) प्रबंध निदेशक, महाराष्ट्र पेट्रो रसायन निगम की एक-सदस्यीय अधिकरण के रूप में नियुक्ति को अनुमोदन प्रदान किया है। यह नियुक्ति शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से छः महीने के लिए थी (अनुलग्नक-3)। वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 निम्न प्रकार से है;

1.3 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150:

नाविकों और उनके नियोक्ताओं के बीच उत्पन्न विवादों को अधिकरणों को सौंपने की शक्ति।

- (1) केन्द्रीय सरकार का यह मत है कि नाविकों के किसी भी वर्ग या किसी भी संघ के नाविक और जिन पोतों पर उसे रोजगार मिला है या मिलने वाला है उनके स्वामियों के बीच कोई विवाद है या विवाद की आशंका है तथा ऐसा विवाद नाविकों के रोजगार के मामले से जुड़ा है या उसी प्रसंग में है, तो केन्द्रीय सरकार शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के जरिए एक या अधिक सदस्यों का अधिकरण गठित कर सकती है और विवाद न्यायनिर्णयन के लिए अधिकरण को सौंप सकती है।
- (2) इस प्रकार से गठित अधिकरण को अपनी कार्यविधि निर्धारित करने का अधिकार होगा और निम्नलिखित मामलों में किसी दावे से निपटते समय उसे वही अधिकार प्राप्त होंगे, जो सिविल प्रक्रिया संहिता के अंतर्गत सिविल कोर्ट को दिए गए हैं:—
 - (क) किसी भी व्यक्ति को हाजिर होने के लिए बाध्य करना और शपथ दिलवाकर उससे पूछताछ करना;
 - (ख) कागजात प्रस्तुत करने के लिए विवश करना;
 - (ग) गवाहों से पूछताछ के लिए अधिकार-पत्र जारी करना;
 - (घ) अन्य कोई मामला, जो नियम-निर्धारित हो।
- (3) कार्यवाही में अन्य पक्ष या पक्षों की अनुमति तथा अधिकरण की मंजूरी के बिना, अधिकरण के समक्ष विवाद की किसी भी कार्यवाही में किसी विधिवेता को अन्य किसी भी पक्ष का प्रतिनिधित्व नहीं करने दिया जाएगा।
- (4) अधिकरण मामले को शीघ्रता से निपटाएगा और जहां तक साध्य हो, कार्यवाही पूरी हो जाने पर केन्द्रीय सरकार को अपना अधिनियम प्रस्तुत करेगा।
- (5) अधिनियम प्राप्त होने पर केन्द्रीय सरकार इसे प्रकाशित करवाएगी और इसके प्रकाशन की तारीख से तीस दिन पूरे होने पर अधिनियम प्रवर्तनीय होगा:—

परन्तु यदि केन्द्रीय सरकार का यह मत है कि अधिनियम या इसका कोई अंश लागू करना जनहित की दृष्टि से उपयुक्त नहीं होगा, तो उक्त तीस दिनों की अवधि पूरी होने से पहले वह शासकीय राजपत्र में आदेश के जरिए अधिनियम को खारिज या संशोधित कर सकती है और जब केन्द्रीय सरकार ऐसा करती है तो अधिनियम यथास्थिति प्रवर्तनीय नहीं होगा या फिर संशोधनों के बाद प्रवर्तनीय होगा।

- (6) इस धारा के अंतर्गत अधिनियम प्रवर्तनीय होने पर निम्न लोगों पर बाध्यकर होगा:
 - (क) विवाद से जुड़े सभी पक्ष
 - (ख) जहां विवाद से जुड़ा पक्ष पोतस्वामी हो, वहां उसके वारिस, उत्तराधिकारी, या समनुदेशी।
- (7) अधिनियम में अन्यथा दी गई व्यवस्था को छोड़कर अधिनियम प्रवर्तनीय होने की तारीख से एक वर्ष तक लागू रहेगा और उसके बाद अधिनियम द्वारा बाध्य कोई पक्ष, अन्य पक्ष या पक्षों को अधिनियम को निरस्त करने के अपने आशय की सूचना जिस तारीख को देता है, उसके दो महीने बाद तक भी यह लागू रहेगा।
- (8) यदि पोतस्वामी से किसी नाविक को अधिनियम के अंतर्गत कोई धन लेना बाकी है, तो उसकी वसूली मजदूरी के रूप में की जाए।
- (9) नाविकों के किसी भी वर्ग या किसी भी संघ के नाविक और जिन पोतों पर उसे रोजगार मिला है या मिलने वाला है, उनके स्वामियों के बीच किसी विवाद पर औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 में दी गई कोई भी बात लागू नहीं होगी।

1.4 अधिकरण के विचारार्थ विषय

- (i) एफ एस यू आई, घरेलू व्यापार शाखा, मुंबई द्वारा दिनांक 13-7-1998 एवं 4-8-1998 को, जे एम यू, मुंबई द्वारा 8-5-1998 को तथा एन यू एस आई, मुंबई द्वारा 22-2-1999 को प्रस्तुत मांग-पत्रों की जांच करना और उचित सिफारिशें करना।
- (ii) प्रतिवादी सं. 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न पर विचार करना।
- (iii) 4 फरवरी, 1999 से शुरू की गई हड़ताल की अवधि के लिए मजदूरी की कटौती के विवाद पर विचार करना।
- (iv) घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नियुक्त नाविकों के लिए नौवहन उद्योग द्वारा कार्यान्वयन हेतु मजदूरी एवं भत्तों के संशोधन, सेवा के निबंधन एवं शर्तों के संबंध में उचित सिफारिशें करना।

- (v) नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारियों, सामान्य रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों, कंपनी के रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों आदि जैसे विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों को दृष्टि में रखते हुए, घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नाविकों के रोजगार की प्रणाली एवं निबंधन की जांच करना तथा उचित सिफारिशें करना।
- (vi) उद्योग के अन्य क्षेत्रों में प्रचलित व्यवस्था को दृष्टि में रखते हुए घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नियुक्त नाविकों के लिए कल्याण न्यासों के गठन के मुद्दे की जांच करना।
- (vii) घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नाविकों के रोजगार से जुड़ा अन्य कोई मुद्दा।
- 1.5 अधिकरण ने मई और दिसंबर, 99 के बीच 24 बैठकें आयोजित की, जिनके दौरान भारतीय नौवहन निगम, दि ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कंपनी, वरुण शिपिंग कंपनी, एस्सार शिपिंग कंपनी, चौगुले स्टीमशिप्स लि., इंडियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसिएशन (आई एन एस ए), भारत संघ, नौवहन महानिदेशालय, मुंबई के नाविक पाल, फॉरवर्ड सीमेंस यूनियन ऑफ इंडिया (एफ एस यू आई), नेशनल यूनियन ऑफ सीफेयरर्स ऑफ इंडिया (एन यू एस आई) और जहाजी मजदूर यूनियन (जे एम यू) के प्रतिनिधियों की कई बार सुनवाई की गई और अधिकरण के विचारार्थ विभिन्न मुद्दों पर लिखित रूप में अपना पक्ष रखने के लिए उन्हें पर्याप्त अवसर भी दिया गया। अधिकरण के समक्ष हुई सुनवाई का कार्यवृत्त तथा संघों एवं अन्य द्वारा प्रस्तुत कागजात इस अधिनिर्णय के साथ परिशिष्ट के रूप में संलग्न हैं।

अध्याय 2

विचारार्थ विषय - सं. 1 मांग-पत्र

2.1 प्रारंभिक आपत्तियां

(क) एफ एस यू आई की आपत्तियां

एफ एस यू आई ने निम्न आधार पर एन एस यू आई के मांग-पत्र पर आपत्ति उठाई :

- उच्च न्यायालय ने एन यू एस आई को मांग-पत्र प्रस्तुत करने के लिए केवल एक सप्ताह का समय दिया। उनके द्वारा प्रस्तुत मांगों स्वतः पूर्ण नहीं थीं लेकिन वे विदेशगामी (एफ जी) जलयानों के लिए राष्ट्रीय समुद्रीय बोर्ड (एन एम बी) द्वारा किए गए समझौते पर निर्भर थी।
- चूंकि यह समझौता निर्धारित समय के बाद किया गया, इसलिए सहमति डिक्ली के परिप्रेक्ष्य में एन एस यू आई की मांगों पर ध्यान न दिया जाए।
- एन यू एस आई ने यह स्पष्ट किया कि पिछले निपटारों में विदेशगामी जलयानों के लिए एन एम बी के समझौतों में ओ एस वी वेतन समझौतों के लिए निरपवाद रूप से आधार दिया गया था। आई एन एस ए ने भी इसकी पुष्टि की है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि विदेशगामी जलयान समझौता हो गया है और विचार के लिए यह उपलब्ध है मैं इस मुद्दे पर एफ एस यू आई की आपत्ति को खारिज करता हूँ।

(ख) एन यू एस आई की आपत्तियां

- एफ एस यू आई ने ओ एस वी के संबंध में अपना मांग-पत्र केवल एस सी आई को प्रस्तुत किया है। इसमें पूरा उद्योग समाहित नहीं है, इसलिए पूरे उद्योग के लिए एक सामान्य समझौता तैयार करने के उद्देश्य से इसे नजरअंदाज किया जाए।
- उच्च न्यायालय के समक्ष अवसर मिलने पर भी वे पूरे उद्योग के लिए अपनी मांगों को विस्तृत करने में विफल रहे।
- इन सबके बावजूद यह तथ्य है कि ओ एस वी के लिए एफ एस यू आई का मांग-पत्र आई एन एस ए को एस सी आई से प्राप्त हुआ और आई एन एस आई ने एफ एस यू आई को लिखा है कि वे उद्योग के प्रतिनिधित्व के लिए अपना बहुमत सिद्ध करें, ताकि उनकी मांगों पर विचार किया जा सके। हड़ताल का नोटिस भी पूरे उद्योग के संदर्भ में है और सत्यापन का मुद्दा भी इस अधिकरण के समक्ष ही है। इसलिए मैं एन यू एस आई की आपत्ति को खारिज करता हूँ।

2.2 मूल वेतन

- मांगों की वित्तीय विवक्षाओं के अभिकलन के लिए मूल मजदूरी शब्द की व्यापकता को स्पष्ट करना आवश्यक है, क्योंकि अन्य लाभों को तब मूल वेतन के प्रतिशत के रूप में बताया जा सकता है। एफ एस यू आई ने पहले यह सुझाव दिया था की 'मूल मजदूरी' में मूल मजदूरी, पूरक मजदूरी, विशेष भत्ता, तटीय भत्ता और ओ एस वी भत्ता शामिल किया जाए। तथापि, चर्चा के बाद

सर्वसम्मति से यह माना गया कि 'मूल मजदूरी' प्राथमिक आधार है, जिसमें अन्य परिलब्धियां जोड़ी जाती हैं, इसलिए इन परिकलनों के उद्देश्य से सभी भत्तों एवं अन्य लाभों को इसमें शामिल नहीं किया जाएगा।

2.3 नाविकों के लिए वेतनमानों की स्वीकार्यता

- संघों ने यह दावा किया कि चूंकि नाविक नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारी होते हैं, इसलिए उन्हें अधिकारियों के वेतनमानों की श्रेणी में वेतनमान देना चाहिए। आई एन एस ए ने इसके विपरीत यह तर्क दिया कि नाविकों का रोजगार समुद्र-यात्रा से जुड़ा है और इसलिए यह निरंतर या स्थायी नहीं होता। इसके साथ ही अधिकारियों और नाविकों के कार्यों की प्रकृति, जिम्मेदारियों में काफी अंतर होता है और इसलिए दोनों में तुलना करना व्यर्थ है।

यह ध्यान में आया कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अंतर्गत नाविकों को नाविक रोजगार कार्यालय में अपना पंजीयन कराना होता है। इसके अलावा, कुछ कंपनियां भी उनका रोस्टर रखती हैं। जब भी किसी कंपनी को समुद्र-यात्रा के लिए, पोत पर नाविकों की जरूरत पड़ी, उसने कंपनी रोस्टर के अनुसार इसे पूरा किया। समुद्र-यात्रा की समाप्ति पर नाविक को कार्यमुक्त करके पोत से उतार दिया गया। उस समय, पोत पर की गई 'नियमित सेवा' के लिए नाविक को देय पूरी मजदूरी, भत्ते और छुट्टियों एवं छुट्टियों की मजदूरी सहित सभी लाभ दे दिए गए। सामान्य या कंपनी के रोस्टर के सभी नाविकों को कार्यमुक्त किए जाने के बाद कुछ भी भुगतान किया जाना बाकी नहीं था, यद्यपि जरूरत होने पर प्राथमिकता के आधार पर बुलावे के लिए सामान्य/कंपनी रोस्टर पर कायम रहते हैं।

अतः नाविकों का रोजगार एवं आबंधन निरंतर नहीं था। वे चलचलमान समुदाय की तरह थे, जिन्हें पोत से कार्यमुक्त करके हटा दिया जाता था और रोजगार में नियमित रूप से व्यवधान होते थे। चूंकि एक समुद्र-यात्रा से दूसरी यात्रा के बीच व्यवधान अवधि होती थी, इसलिए यह निरंतर भुगतान की सेवा नहीं है और स्थायित्व एवं वेतनमान उनके संवर्ग के लिए प्रयोज्य नहीं है।

2.4 आई एल ओ कन्वेंशन के अनुसार वेतन

एफ एस यू आई ने दावा किया कि वेतन, कार्य-घंटों और कर्मी-संख्या (समुद्र) पर 1958 की आई एल ओ कन्वेंशन सं. 109 के अनुसार 1-5-1958 को मूल वेतन 385 यू.एस. डॉलर अर्थात् 16,555 रु. प्रतिमाह निर्धारित किया गया है। इस वेतन का भुगतान न करके हम आई एल ओ कन्वेंशन का उल्लंघन कर रहे हैं।

आई एन एस ए के प्रतिनिधि ने स्पष्ट किया कि उक्त कन्वेंशन में इसे न्यूनतम टनभार अपेक्षाओं सहित न्यूनतम आवश्यक संख्या में देशों का अनुसमर्थन मिलने की बात कही गई है जिसके अभाव में यह कन्वेंशन कभी लागू नहीं हो पाया। 1996 में आई एल ओ समुद्रीय सम्मेलन को इसे नाविक कार्य-घंटे और पोतों की कर्मी-संख्या कन्वेंशन 1996 (सं. 180) नामक नये प्रपत्र से हटाना पड़ा और वेतन को कन्वेंशन से निकालकर दूसरे प्रपत्र (सं. 187) की सिफारिशों में शामिल कर दिया गया। ये अभी तक लागू नहीं हो पाई हैं और किसी भी देश ने इन्हें अब तक स्वीकार नहीं किया है। संघों ने इसका खंडन किया है। दिए गए स्पष्टीकरण को देखते हुए मुझे आई एल ओ न्यूनतम वेतन दिए जाने का कोई मामला नजर नहीं आया।

2.5 कार्य-घंटे

सभी संघों ने यह मांग की कि नाविकों के सामान्य कार्य-घंटे वर्तमान में 44 घंटे प्रति सप्ताह से घटाकर 40 घंटे प्रति सप्ताह किए जाएं। इसका कारण यह दिया गया कि व्यापार और उद्योग के अन्य क्षेत्रों में एक मजदूर को केवल 40 घंटे प्रति सप्ताह कार्य करना पड़ता है।

आई एन एस ए के प्रतिनिधि ने दावा किया कि भारतीय या विदेशी ध्वज के विदेशगामी या घरेलू व्यापार के पोतों पर सामान्य कार्य-घंटे 44 घंटे प्रति सप्ताह निर्धारित किए गए हैं। कार्य की प्रकृति को देखते हुए आई एल ओ ने भी अपने वाणिज्यिक पोत परिवहन (न्यूनतम मानक) कन्वेंशन 1976 (सं. 147) के अनुच्छेद 2(ए); में नाविकों के लिए सुरक्षा मानक, कार्य-घंटे आदि निर्धारित किए हैं। इस कन्वेंशन का अनुसमर्थन करने के बाद भारत सरकार ने हाल ही में धारा 138 में संशोधन करके वाणिज्यिक पोत परिवहन (संशोधन) अधिनियम 1998 की धारा 138 ए जोड़ दी है, जिसमें नाविकों के सामान्य कार्य-घंटे 48 घंटे प्रति सप्ताह अनुबंधित किए गए हैं। संघों ने यह तथ्य स्वीकार किया है। इसलिए वर्तमान के 44 घंटे प्रति सप्ताह में किसी बदलाव की आवश्यकता नहीं है।

2.6 ओवरटाइम

संघों ने मुद्दा उठाया कि वर्तमान समझौते में प्रति घंटे ओवरटाइम की दर निश्चित की गई है। तथापि, ओवरटाइम के परिकलन की प्रक्रिया पर संघों और आई एन एस ए के बीच विवाद है। आई एन एस ए द्वारा प्रस्तुत घरेलू व्यापार नाविक (नामत: नाविक कर्णधार) की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए वेतन एवं भत्तों के विवरण के अनुसार, यह देखा गया है कि दिया जाने वाला न्यूनतम

ओवरटाइम 170 घंटे प्रतिमाह के लिए है। आई एन एस ए ने यह स्पष्ट किया कि वास्तविक वेतन लागत लेखा अभिलेखों के अनुसार पोतस्वामियों को आने वाली प्रति नाविक औसत ओ टी लागत परिकलित करते समय वर्तमान वेतनों के भाग ए में 170 घंटे ओवरटाइम वेतन और भाग बी में अतिरिक्त ओवरटाइम वेतन को शामिल किया गया है। उन्होंने यह भी बताया कि विदेशगामी नाविकों के लिए एन एम बी (1) समझौता 1996-98 के अंतर्गत द्विपक्षीय वेतन समझौते की बातचीत के दौरान, वास्तविक ओ टी घंटों के लिए आधार चिन्ह के रूप में 170 ओ टी घंटों पर दोनों पक्ष सहमत थे। आई एन एस ए - जे एम यू समझौता (1996-98) करते समय भी यही आधार लिया गया था। अतः आई एन एस ए ने यह स्पष्ट किया कि कार्य दिनों एवं ओवरटाइम की आवश्यक संख्या पूरी करने पर, प्रत्येक श्रेणी का नाविक एक महीने में 170 घंटे न्यूनतम ओवरटाइम के लिए पात्र था। एक यू एस आई के प्रतिनिधि ने भारतीय नौवहन निगम के पोत पाल का एक पत्र प्रस्तुत किया, जिसमें 120 घंटे का न्यूनतम ओवरटाइम दिखाया गया था। जब यह मामला सत्यापन के लिए एस सी आई के समक्ष लाया गया, तो एस सी आई के उसी पोत पाल ने लिखित रूप में इसकी पुष्टि की कि न्यूनतम ओवरटाइम 170 घंटे दिया गया है।

साक्ष्यतः न्यूनतम ओवरटाइम दिए जाने की कार्यविधि की कानूनी मान्यता संदेहास्पद है, लेकिन इसमें कार्य-व्यवहार एवं परंपरा की शक्ति काम कर रही है। मेरे समक्ष प्रस्तुत साक्ष्य के आधार पर मैंने यह पाया है कि दिए जाने वाला न्यूनतम ओवरटाइम 170 घंटे प्रतिमाह होता है, बशर्ते कि नाविकों ने शर्तों को पूरा किया हो।

2.7 नई मदें

जे एम यू और एफ एस यू आई ने कई नये भत्तों की मांग की है, जैसे :

- यात्री मार्ग भत्ता,
- मकान किराया भत्ता,
- शोर मरम्मत ध्वनि प्रदूषण भत्ता,
- कार्य पोशाक घुलाई,
- छुट्टी यात्रा खर्च,
- परिवार कल्याण चिकित्सा योजना,
- संवहन एवं वाहन भत्ता,
- समुद्र में बिताई छुट्टी की प्रतिपूर्ति,
- टैंकर/रसायन/गैस/एसिड भत्ता

इन सभी नई मदों पर विस्तार से चर्चा हुई और इसे कार्यवृत्त में रिकार्ड किया गया। जे एम यू के मांग-पत्र के विषयीय विवक्षा से वर्तमान वेतन बिल में 454.73 % की वृद्धि होगी, जबकि एफ एस यू आई के मांग-पत्र के लिए यह वृद्धि 383% है। इन मांगों के संदर्भ में यह पाया गया कि 1994-96 के समझौते से तब के वर्तमान वेतनों में 21.82% की वृद्धि हुई और 1996-98 के समझौते से केवल 21.32% की वृद्धि हुई। यह भी एक मान्य तथ्य है कि परिलब्धियों में प्रतिशत वृद्धि के संदर्भ में, पिछले घरेलू व्यापार समझौते विदेशगामी नाविकों के लिए एन एम बी से किए गए समझौतों के अनुरूप थे। 1994-96 के एन एम बी समझौते से घरेलू व्यापार की 21.82% वृद्धि की तुलना में 28.58% की वृद्धि हुई। 1996-98 में एन एम बी समझौते से 21.41% की वृद्धि हुई, जबकि घरेलू व्यापार समझौते से 21.3% की वृद्धि हुई। 1998-2000 के एन एम बी समझौते में परिलब्धियों में 16.85% की वृद्धि हुई है, जिसमें से 12% वृद्धि मूल वेतन में हुई है। तार्किक रूप से इस समझौते का वित्तीय बोझ तुलनीय होना चाहिए।

तथ्यों से यह प्रमाणित होता है कि संघों द्वारा 454.73% और 383% की श्रेणी में वेतन एवं भत्तों में वृद्धि की मांग अकल्पनीय है तथा इसे न तो पिछली कार्यविधि के आधार पर न्यायोचित माना जा सकता है और न ही व्यापक जनहित के आधार पर। बहुत समझाने-बुझाने के बाद भी वे वृद्धि को क्रमशः 62.26% एवं 101% तक कम कर सकते हैं।

1998-2000 के लिए विदेशगामी नाविकों को दी गई 16.85% वृद्धि को देखते हुए मैं घरेलू व्यापार नाविकों के लिए 16.50% की वृद्धि को उचित मानती हूँ। विषयीय संदर्भ में, अतिरिक्त लाभों के लिए अनंतिम रूप से यह समग्र सीमा निश्चित करने में, नई मदों को लेने से पहले हमें प्रथमतः परिलब्धियों की वर्तमान मदों को बनाए रखते हुए उनमें सुधार करना चाहिए। मुझे लगता है कि संघों द्वारा वर्तमान परिलब्धियों में मांगी गई वृद्धि ही 16.5% की सीमा से बहुत अधिक है, इसलिए मेरे लिए नई मांगों पर विचार करने की कोई गुंजाइश ही नहीं है।

घरेलू व्यापार नाविक-संस्तुत वेतन एवं भत्ते**2.8 मूल वेतन**

संघों द्वारा नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए मूल वेतन में वृद्धि की मांग निम्नलिखित है :

जे एम यू 451.47%

एम एस यू आई 36%

पक्षों द्वारा प्रस्तुत विवरणों और अधिकरण द्वारा दर्ज की गई चर्चा को ध्यान में रखते हुए यह देखा गया कि मूल वेतन में वृद्धि के लिए संघों की मांग न्यायोचित नहीं है। पिछले आंकड़ों को देखने पर पता चलता है कि नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी को एन एम बी समझौते की तलना में घरेलू व्यापार (एच टी) के तहत दी गई मूल वेतन की वृद्धि निम्नलिखित है :

(प्रतिमाह रु. में)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2000	1970	2300	2270	2750	2720	3080

दूसरे शब्दों में, जो एच टी के लिए है उसकी एन एम बी के अंतर्गत बढ़ोतरी दर्शाए से संगत है। 16.5% निर्धारण के ऊपर की उच्चतम सीमा के अनकूलन में नाविकों के सभी वर्गों को देय मासिक मूल मजदूरी पैरा 2.11 के अनुसार 12% बढ़ी।

2.9 बोनस

उसी तरह संघों द्वारा मांग की गई नाविकों के प्रतिनिधियों के लिए बोनस की बढ़ोतरी निम्नानुसार है :

जे एम यू 819.12%

एफ एस यू आई 291.42%

यह स्पष्ट है कि इसे स्वीकृत किया नहीं जायेगा। पिछले डेटा के अनुसार बोनस की बढ़ोतरी निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
300	296	345	341	413	408	462

हितों की कुल उच्चतम सीमा के अनकूलन में पैरा 2.11 में उल्लेख के अनुसार बोर्ड पर या प्रो-रेटा के अनुसार होम ट्रेड नाविकों जैसे प्रत्येक वर्ग प्रतिमाह मूल मजदूरी के 15% की दर से बोनस पाने के हकदार होंगे। (यह बोनस छुट्टी के अवधि में देय नहीं होगा।)

2.10 अतिरिक्त समय भत्ता

संघों द्वारा मांग की गई नाविकों के प्रतिनिधि वर्गों के लिए अतिरिक्त समय में बढ़ोतरी निम्नानुसार है।

जे एम यू 451.43%

एफ एस यू आई 244%

यह स्पष्ट है कि ऐसी अत्यधिक बढ़ोतरी स्वीकृत नहीं होगी। पिछले डेटा के अनुसार अतिरिक्त समय भत्ते में बढ़ोतरी निम्न प्रकार से है।

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2,203	2,635	3,076	3,036	3,678	3,638	4,119

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि, यदि नाविकों के उपस्थिति की स्थिति संतोषजनक है तो 170 घंटों की न्यूनतम दूर से नाविक को अतिरिक्त समय भत्ता का दर नीचे दर्शाए गए तालिका के अनुसार प्राप्त होगा।

2.01 होम ट्रेड नाविकों के लिए सिफारिश की गई मूल मजदूरी, बोनस और अतिरिक्त समय भत्ता

(रु. में)

श्रेणी	1-4-98 से 31-3-2000 मूल मजदूरी	मूल मजदूरी का 15% की दर से बोनस	अतिरिक्त समय भत्ते का दर प्रति घंटे के लिए
डेक विभाग			
कारपेंटर	3835.00	575.25	30.15
मेरेग	3490.00	523.50	27.45
टिडल/कसाब	3265.00	489.50	25.45
टिडल	3130.00	469.75	24.90
कसाब	3035.00	455.25	23.00
सिकुनि/हेल्समन	3050.00	457.50	24.00
सिमन	2900.00	435.00	22.80
कुक्क (भावर्ची)	3050.00	457.50	24.00
कुक्क (बावर्ची)	2795.00	419.25	22.00
यांत्रिक विभाग			
मेरेग	3490.00	523.50	27.45
टिडल	3265.00	489.75	25.70
टिडल	3130.00	489.75	25.70
कसाब	3035.00	455.25	23.90
डॉन्की/ग्रीसर	3035.00	455.25	23.90
I आर. रेटिंग II	2795.00	419.25	22.00

श्रेणी	1-4-98 से 31-3-2000 तक मूल मजदूरी	मूल मजदूरी का 15% की दर से बोनस	प्रति घंटे के लिए अतिरिक्त समय भत्ते का दर
कुक्क (भावर्ची)	3050.00	457.50	24.00
सलून विभाग			
बटलर/चीफ स्टीवर्ड	3675.00	551.25	28.90
चीफ कुक और बेकर	3490.00	523.50	27.45
चीफ कुक	3490.00	523.50	27.45
दूसरा कुक	3050.00	457.50	24.00
शाकाहारी कुक	3050.00	457.00	24.00
पेन्टीमैन	3050.00	457.50	24.00
लॉन्ड्रीमैन	3130.00	469.50	24.60
3रा कुक	2795.00	419.25	22.00
सा. स्टीवर्ड	2900.00	435.00	22.80
(a) की दर में सलून युटीलीटी हैंड	2700.00	405.00	21.25
(ii) स्कूलिन	2700.00	405.00	21.25
पेन्टीमेट	2700.00	405.00	21.25

एन एम बी 1998—2000 करारनामे के अनुसार एफ जी नाविक को दिए क्वांटम के आधार पर वृद्धि (12.00% में वृद्धि नहीं) सूचना : यदि कंपनी द्वारा सिफारिश की गई तो यूटिलिटी हैंड और स्कूलोंन पदोन्नति के लिए पात्र होंगे।

परिशिष्ट

संघों द्वारा नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए अतिरिक्त वृद्धि की मांग निम्नानुसार है।

जे एम यू 153.16%

एफ एस यू आई मूल वेतन में समाविष्ट

यह स्पष्ट है कि ऐसी उच्च मांगों की स्वीकृति नहीं दी जायेगी। पूर्व डाटा के अनुसार अतिरिक्त वृद्धि इस प्रकार है :—

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
1,100	1,085	1,100	1,085	1,200	1,185	1,200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड क्रू बोर्ड पर वास्तविक सेवा अवधि के दरम्यान रु. 1185/- की दर से अतिरिक्त वृद्धि के लिए पात्र होंगे।

2.12 वरियता सूची

नाविक हेल्समेन प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा वरियता सूची में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू— 460%

एफ एस यू आई—मूल वेतन में समाविष्ट

यह मांग उच्च है। पूर्व डाटा के अनुसार वरियता सूची की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
100	100	100	100	125	125	125

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविकों द्वारा बोर्ड पर सेवा के तहत संतोषजनक सेवा रहने पर नाविकों के सभी वर्गों को वरियता सूची का लाभ दिया जायेगा। वरियता सूची का दर निम्न प्रकार से होगा।

4 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 115/- प्रति माह

6 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 120/- प्रति माह

8 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 125/- प्रति माह

2.13 छुट्टी की मजदूरी

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा छुट्टी की मजदूरी में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू 678.21%

एफ एस यू आई 176%

यह मांग उच्च है। पूर्व डाटा के अनुसार छुट्टी की मजदूरी में की गई वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
550	542	633	624	779	771	873

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड नाविक द्वारा बोर्ड प्रो-रेटा पर मूल मजदूरी के साथ एक साल की वास्तविक नियमित सेवा पूर्ण करने के पश्चात् प्रत्येक वर्ष में 102 दिन की छुट्टी लेने के पात्र होंगे।

2.14 अर्जित अवकाश पर निर्वाह-भत्ता

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई निर्वाह भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 394.12%

एफ एस यू आई : मूल वेतन में समाविष्ट

यह मांग उच्चतम है। पूर्व डाटा के अनुसार निर्वाह भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
454	454	578	578	850	850	850

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि प्रदत्त अर्जित अवकाश पर प्रत्येक दिन के लिए देय रु. 100/- का अतिरिक्त निर्वाह भत्ता बढ़ाकर दिनांक 1-4-1996 से रु. 125/- किया जाए।

2.15 तटीय भत्ता

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई तटीय भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1002.94%

एफ एस यू आई : मूल वेतन में समाविष्ट

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में वृद्धित तटीय भत्ते निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
1,000	0	1,150	568	1,375	680	1,540

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि तटीय भत्ते मूल वेतन के 25% रहेंगे।

2.16 भविष्य निधि

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई भविष्य निधि में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 355.85%

एफ एस यू आई : 193%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में वृद्धित भविष्य निधि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
320	370	413	408	485	576	633

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक भविष्य निधि में नियोक्ताओं एवं नाविकों के अंशदान की दर नियमित सेवा के लिए मूल वेतन, वृद्धि, वरीयता वृद्धि और अर्जित छुट्टी वेतन का 12% (बारह प्रतिशत) होगा।

2.18 उपदान

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई उपदान में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 812.5%

एफ एस यू आई : 144%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि उपदान में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
267	308	344	340	404	400	440

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि उपदान योजना के अंतर्गत कर्मचारी और नाविकों के भुगतान की दर मूल मजदूरी के 8.33% होगा।

2.19 कल्याण निधि

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वृद्धित कल्याण निधि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1614.29%

एफ एस यू आई : 2226%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि कल्याण निधि में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
200	175	200	175	200	175	200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड में नाविकों के सभी वर्गों को रु. 200/- प्रति माह कल्याण निधि प्राप्त होगा।

2.20 वार्षिकी पेंशन

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वार्षिक पेंशन की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1566%

एफ आर यू एस आई : 82.22%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि वार्षिक पेंशन में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
00	00	350	350	450	450	11,50

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि पेंशन और वार्षिकी पर वर्तमान में मिल रही रु. 450/- की राशि को बढ़ाकर दिनांक 1-4-98 से प्रति माह रु. 1150/- किया जायेगा।

2.21 गणवेश बनाने वालों :

संघों द्वारा नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए कार्य पोशाक बनवाई में मांगी गई वृद्धि निम्नलिखित है :

जे एम यू : 402.41%

एफ एस यू आई : 602.41%

पूर्व डाटा में एन एम बी करारों के अनुसार यह देखा गया है कि गणवेश बनाने वालों के भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है।

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
00	58	00	67	00	83	00

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक श्रेणी के लिए वर्तमान में मिल रहा रु. 83/- का भत्ता बढ़कर रु. 167/- प्रतिमाह होगा।

2.22 बोर्ड पर संभरण करने वाले :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई बोर्ड पर संभरण करने वालों का भत्ता निम्न प्रकार से होगा :

जे एम यू : 159%

एफ एस यू आई : 196.3%

पूर्व डाटा के अनुसार होम ट्रेड करारों में यह देखा गया है कि बोर्ड पर संभरण करने वालों का भत्ता बढ़कर प्रति दिन निम्न प्रकार से है :

(रुपयों में)

1992—94		1994—96		1996—98	
एच टी		एच टी		एच टी	
85		110		135	

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि रु. 135/- का वर्तमान दर (रु. 4050/- प्र.माह) बढ़कर दिनांक 1-4-98 से रु. 170/- प्रति दिन (रु. 5,100/- प्र. माह) होगा।

2.23 पोत का रख-रखाव

नाविक हेल्समन प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई पोत के रखरखाव के लिए मिलने वाले भत्तों की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 150%

एफ एस यू आई : 66.67%

पूर्व डाटा में एन एम बी करारों में देखा गया है कि पोत के रखरखाव के लिए मिलने वाले भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
80	70	70	70	120	120	200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि पत्तन में होने पर पोत की रखवाली के लिए नाविक को उसके सामान्य निगरानी कार्य के अलावा पोत पर रहने की हिदायत दी जाती है, तो उसे 1-4-1998 से रु. 80/- प्रति रात्रि पोत निगरानी भत्ता दिया जायेगा।

2.24 बॉइलर/स्कैवेन्जर/ट्रंक क्लीनर :

नाविकों के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई बॉइलर/स्कैवेन्जर/ट्रंक क्लीनर को मिलने वाले भत्तों की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 266.67%

एफ एस यू आई : परिमाणित नहीं है

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी के करारों से यह देखा गया है कि वृद्धि भत्ते की दरें निम्न प्रकार से हैं :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	56	56	56	75	75	75

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि आंतरिक सफाई, और बाईलर की सफाई या डिजल इंजीन के स्केवेंजर ट्रंक की सफाई या ट्यूब की सफाई या पिछले हिस्सों की सफाई के लिए नाविक को प्रत्येक बाईलर या सिलिन्डर के लिए रु. 75 अदा किये जायेंगे।

2.25 खराब कार्यों भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग किया गया खराब कार्यों भत्ता बढ़कर निम्नानुसार है :

जे एम यू : 400%

एफ एस आई : 00%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों से यह देखा गया है कि यह भत्ता बढ़कर निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	—	—	—	30	30	30

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि दिनांक है 1-4-1998 से पोत भार या कोयलों को बाहर करना (ढोना) (बंकर कोयले के अतिरिक्त) सीमेंट, कार्बन ब्लक पेट्रोलियम कोक, सल्फर का ढेर (बंम में नहीं) या क्लीन्सर का ढेर (बैग में नहीं) प्रत्येक का चजन (कुल मिलाकर 500 टनों से अधिक होने पर प्रत्येक नाविक को पोत पर कार्य करने की अवधि में खराब कार्यों सफाई भत्ता रु. 30 प्रति दिन की दर से अदा किया जाएगा।

यह व्यय 12 घंटों तक कार्य करने पर आधे दर में और 12 घंटों से ऊपर किसी भी अवधि तक कार्य करने पर पूर्ण दर अदा किया जाए।

इस तरह के व्यय कि लिए दिवस तय किया जाय और कार्यों पर माल भरना/उतारना (ढोना) का वास्तविक प्रारंभ करने पर 24 घंटों तक की गणना की जाए। इस प्रकार की सुविधा का सत्पादन करने हेतु और नाविकों द्वारा खराब कार्यों सफाई भत्ते के दावे का सत्पादन करने हेतु मास्टर या कार्यकारी अधिकारी नियुक्त किया जाए और उन्हें लॉग बुक रखने के लिए कहीं तथा उस लॉग बुक में किस प्रकार के माल का चढ़/उतार (होने) की आवश्यक प्रविष्टियों का रिकार्ड दर्ज करने के लिए कहा जाए।

2.26 राष्ट्रीय अवकाश :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा राष्ट्रीय छुट्टी के दिन कार्य की क्षतिपूर्ति के लिए भत्तों में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 451.40%

एफ एस यू आय : परिमाणित नहीं है

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों से यह देखा गया है कि इन भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	65	75	74	108	107	121

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि 1-4-1998 से पांच राष्ट्रीय छुट्टियां प्राप्त होंगी और अन्य राष्ट्रीय छुट्टियों के लिए सभी नाविकों को (छूट प्राप्त वर्गों को छोड़कर) उनके सामान्य मजदूरी के अतिरिक्त उस दिन के कार्य घंटों पर अतिरिक्त समय भत्ता प्राप्त होगा।

2.27 रिटेंशन भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई रिटेंशन भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 451.19%

एफ एस यू आई : 100%

एन ए एम बी के करारों में वृद्धि पूर्व पद्धति के अनुसार यह देखा गया है कि रिटेंशन भत्ता निम्नानुसार बढ़ाया गया है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
119	44	51	50	61	60	68

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि सभी श्रेणी के नाविकों की पोत पर रोका जाता है तो उन्हें रिटेंशन भत्ता पूर्व पद्धति के अनुसार दिया जाए किन्तु 1-4-1998 से परिशोधित मूल मजदूरी के अनुसार।

2.28 रिटेंशन निर्वाह भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वृद्धि रिटेंशन निर्वाह भत्ता निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 191.89%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एन एम बी करारों के अनुसार भत्ते की वृद्धि राशि निम्नानुसार है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एस बी
150	83	83	83	133	133	183

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक बंदरगाह पर चयन के बाद संक्रमण काल में, चयन के बाद अस्वस्थ, और चिकित्सा उपचार के दरम्यान वापस आने पर उन्हें उस दिन से अदा की मजदूरी के साथ रु. 165 प्रति दिन की दर से निर्वाह भत्ता दिया जाए। कंपनी द्वारा रहने तथा खाने की व्यवस्था को छोड़कर।

2.29 चिकित्सा/निर्वाह भुगतान :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई चिकित्सा/निर्वाह भुगतान की वृद्धि राशि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 302.84%

एफ एस यू आई : परिमाणित नहीं

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करार में यह देखा गया है कि अतिरिक्त समय भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
142	141	152	151	212	211	268

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक उनके करार किए गए बंदरगाह के अतिरिक्त भारत के किसी भी बंदरगाह पर चिकित्सा उपचार के अधीन है तो ऐसे मामलों में उन्हें स्वस्थ होने तक मजदूरी भुगतान अदा किए जाने के तुरन्त बाद से अधिकतम अवधि 16 सप्ताह तक मूल मजदूरी अदा की जायेगी।

2.30 पोर्टेज/वाहन भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संबंधों द्वारा मांग किया गया वृद्धि पोर्टेज/वाहन भत्ता निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 614.29%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एन एम बी करारों में वृद्धि के अनुसार निम्नानुसार वृद्धि की गई है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
70	70	70	70	70	70	70

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि दिनांक 1-4-1998 से पोर्टेज/वाहन भत्ता की दरें रु. 70 प्रति दिन होगी।

2.31(क) देश-प्रत्यावर्तन :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संबंधों द्वारा की गई मांग के अनुसार देश प्रत्यावर्तन भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 200%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एन एम बी के करारों में वृद्धि से यह देखा गया है कि भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है।

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
100	89	89	89	89	89	102

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि 1-4-1998 से सभी नाविकों को देश प्रत्यावर्तन के लिए भत्ता पूर्व पद्धति के अनुसार अदा की जाए।

2.31 (ख) अतिरिक्त समय भत्ते में अंतर :

पूर्व पद्धति और एन एम बी करारों में वृद्धि के अनुसार यह देखा गया है कि भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2,517	2,480	2,895	2,857	3,462	3,424	3,877

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि सभी वर्गों के नाविकों को अतिरिक्त समय में तफावत कि राशि निम्न प्रकार से दी जायेगी :

प्रति घंटे का दर रु. में = मूल वेतन $\times 1.5 \times 44 \times 52$

2.31 (ग) परिचालन भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए यह भत्ता देय नहीं होगा, फिर भी नाविकों के अन्य वर्ग के लिए यह भत्ता रु. 25 प्रति माह की दर से प्राप्त होगा।

2.31 (घ) मृत्यु और विकलांग :

मृत्यु और विकलांगों की स्थिति पर क्षतिपूर्ति भुगतान के लिए परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

2.31 (ड) गंभीर (सेवेन्ज) क्षतिपूर्ति

गंभीर क्षतिपूर्ति के लिए क्षतिपूर्ति का भुगतान के लिए परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

2.31 (च) अत्यधिक (रिडुनडन्सी) क्षतिपूर्ति

अत्यधिक क्षतिपूर्ति के लिए भुगतान के परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

2.31(छ) दीर्घ सेवा लाभ

नाविकों के लिए दीर्घ सेवा लाभ के परिकलन के लिए, क्षतिपूर्ति की वर्तमान विधि संशोधित दरों के साथ संस्तुत की गई है,

2.32 धरेलू व्यापार के नाविकों की श्रेणी का प्रतिनिधित्व करने के लिए परित्यक्तियों का बोझ (वशत उचित रूप से शर्तों को पूरा करता हो)

क्र	मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी	वृद्धि		मजदूरी में वृद्धि	
				प्रतिशत	रुपये		
1	2	3	4	5	6	7	8
क. वार्षिक परित्यक्तियाँ				1996-98			
1.	मूल वेतन	निश्चित दर	माह के लिए	2,720	12.1	330	3,050
2.	बोनास	मूल वेतन का 15%	माह के लिए	408	12.1	50	458
3.	सबपोषि	माह के 170 घंटे मूल दर के 1.5 बार में	माह के लिए	3,638	12.1	442	4,080
4.	पूरक	निश्चित दर	माह के लिए	1,185	0.0		1,185
5.	वरिष्ठता पूरक	निश्चित दर	माह के लिए	125	0.0	—	125
6.	छुट्टी की मजदूरी	वर्ष के 102 दिन	माह के लिए	771	12.1	94	864
7.	छुट्टी पर जीविका भत्ता	निश्चित दर	माह के लिए	850	0.0	—	850
8.	कोस्टल भत्ता	मूल वेतन के 25%	माह के लिए	680	12.1	83	763
9.	भविष्य निधि	12% (मूल वेतन + पूरक+ वरिष्ठता पूरक + छुट्टी की मजदूरी)	माह के लिए	576	8.8	51	627
10.	उपदान	8.33% (मूल वेतन + पूरक+ वरिष्ठता पूरक + छुट्टी की मजदूरी)	माह के लिए	400	8.8	35	435
11.	कल्याण निधि	निश्चित दर	माह के लिए	175	14.3	25	200
12.	पेंशन और वार्षिक वेतन	निश्चित दर	माह के लिए	450	155.6	700	1,150
13.	पोशाक वनाता	निश्चित दर	माह के लिए	83	100.8	84	167

1	2	3	4	5	6	7	8
14.	पोत पर भोजन सामग्री निश्चित दर		माह के लिए	4,050	25.9	1,050	5,100
	ख अन्य भत्ते						
15.	पोत अनुरक्षण	रु. 60 दिन के लिए दो दिन महिने के लिए	माह के लिए	120	33.3	40	160
16.	बाइलर/सफाई कर्मी	रु. 75 एक बार के लिए महिने में एक बार	माह के लिए	75	0.0	—	75
17.	मैला कार्गो भत्ता	रु. 30 दिन के लिए महिने में एक बार	माह के लिए	30	0.0	—	30
18.	राष्ट्रीय छुट्टियां	वर्ष के लिए 6 राष्ट्रीय छुट्टियां दिन के 10 घंटे समयोपरि दर से	माह के लिए	107	12.1	13	120
19.	बने रहना भत्ता	करारनामा की अवधि में मूल वेतन के 20 दिन में 10 माह की अवधि	माह के लिए	181	12.1%	22	203
20.	जीविका	रु. 120 दिन के लिए आवास भत्ता और भोजन भत्ता 20 दिन के लिए एक माह में 10 माह की अवधि में	माह के लिए	480	0.0%	—	480
21.	चिकित्सा मजदूरी जीविका	एक दिन का मूल वेतन और भोजन भत्ता रु. 120 दिन के लिए	माह के लिए	211	5.2	11	222
22.	कुली भाड़ा/सवारी भाड़ा	महिने में एक ट्रिप के लिए रु. 70 एक ट्रिप के लिए	माह के लिए	70	0.0	—	70
23.	स्वदेशागमन	विमुक्ति पर पैतृक गांव के लिए औसत रु. 800/- 10 महिने में एक ट्रिप के लिए	माह के लिए	80	0.0	—	80
24.	समयोपरि भत्ता का अंतर	माह के 160 घंटे मूल वेतन दर के 1.5 बार	माह के लिए	3,424	12.1	416	3,840
				20,889	16.5	3,444	24,333

समुद्रगामी पोत (ओ. एस. वी.)

2.33 मूल मजदूरी

ओ. एस. वी. मांगों की वित्तीय विवक्षाओं के अभिकलन के लिए यह भी आवश्यक है कि पहले मूल मजदूरी के अर्थ की व्यापकता को परिभाषित किया जाए, कारण कि मूल मजदूरी के प्रतिशत में अन्य लाभ दर्शाए जा सकते हैं। एफ. एस. यू. आई ने, जैसे कि पहले बताया गया, सुझाव

दिया कि "मूल मजदूरी" में मूल मजदूरी, पूरक मजदूरी, विशेष भत्ता, तटवर्ती भत्ता और ओ. एस. वी. भत्ता शामिल होगा चाहिए, तथापि, चर्चा के बाद सर्वसम्मति से यह स्वीकार किया गया कि "मूल मजदूरी" यह प्राथमिक आधार स्तंभ है जिसमें अन्य लब्धियां मिलाई जाती हैं इसलिए हिसाब करने हेतु सभी भत्तों और अन्य लाभ को शामिल नहीं किया जाएगा।

2.34 जितने दिन काम, उतने दिन छुट्टी

मेशनल यूनियन ऑफ सीफैरर्स ऑफ इंडिया (नूसी) और फौरवर्ड सीमेंस यूनियन ऑफ इंडिया (एफ. एस. यू. आई.) दोनों ने अधिकरण को दिए अपने प्रतिवेदन में यह मांग उठायी है जितने दिन काम, उतने दिन छुट्टी ऐसा सिद्धांत होना चाहिए। उदाहरण, वर्तमान व्यवहार में ओ. एस. वी. पोतों पर पेट्टी अधिकारियों के लिए 90 दिनों का काम और 66 दिनों की छुट्टी बदल कर 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी होनी चाहिए। उनका विवाद यह है कि ओ. एस. वी. पोत के वरिष्ठ श्रेणी के अधिकारियों को यह लाभ दिया जाता है। इनसा के प्रतिनिधियों का ऐसा विवाद है कि अस्सी दशक के पूर्व में जब समुद्र में खुदाई शुरू हुई थी तब वहां विशेष रूप के भारतीय पोत नहीं थे जिनका ओ. एन. जी. सी. के खुदाई तल पर उपयोग किया जा सके। ऐसी स्थिति में विदेशी ध्वज के पोत और विदेशी समुद्री कार्मिकों की सेवाओं का उपयोग किया गया था। बाद में भारतीय पोतों ने प्रशिक्षण के लिए विदेशी बेड़े की सेवाएं तब तक ली जब तक भारतीय बेड़ा प्रशिक्षित होकर तैयार हुआ। भारतीय कर्मदल की गैर-मौजूदगी में विदेशी कर्मदल को 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की सुविधाएं दी गई थीं जो उन्होंने विदेशगामी पोतों पर ली। आपूर्ति एवं मांग की स्थिति की दृष्टि में अब भारतीय कर्मदल विशेष रूप से समुद्रीगामी पोतों पर कार्य कर रहे थे तब भी उन्हें 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की वे सुविधाएं दी गई थीं जो सुविधाएं विदेशी कर्म दल ने ली थीं। तथापि, गैर विशेष रूप के ओ. एस. वी. पोत पर कर्मदल को 90 दिनों का काम करना पड़ा था और 66 दिनों की छुट्टी मिली थी। यह यूनियन और इनसा द्वारा हस्ताक्षरित करार के अनुसार हो रहा है। खुली स्पर्धा की खुली नीति की वजह से भारतीय बेड़ा की यह स्थिति हुई है और ओ. एस. वी. क्षेत्र खस्ता हालात की दौर से गुजर रहा है। इनसा के सदस्यों के ओ. एस. वी. पोतों की संख्या 1998 में 30 से घटकर 1999 में 27 हो गई है। इस दृष्टि से 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की मांग को सहमत होने में कोई जैचित्य नहीं है। दोनों पक्ष के तर्कों पर और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बहुत समय पहले से वरिष्ठ अधिकारियों और पेट्टी अधिकारियों/नाविक के बीच में अधिकार के संबंध में अंतर बना हुआ है, अभी बदलाव का आदेश देने के लिए कोई कारण नजर नहीं आता है। उद्योग के संशोधन में सभी को समान रूप में लाभ मिलेगा।

2.35 ठेका मजदूर का आवेदन (आर एण्ड ए) अधिनियम, 1970

नूसा ने ठेका मजदूर के निर्णय पर सर्वोच्च न्यायालय का ध्यान आकर्षित करते हुए कहा कि सभी ओ. एस. वी. नाविकों को नियमित कर्मचारी बनाना चाहिए और मजदूरी मान देना चाहिए। इनसा प्रतिनिधि ने कहा जैसे कि सभी नाविकों को अपने आपको एस. इ. ओ. में पंजीकृत करना चाहिए जो रोस्टर रखता है, जब कभी ओ. एस. वी. समुद्री प्रवास पर निकलता है तब एस. इ. ओ. से रोस्टर के अनुसार नाविकों को लिया जाता है, इसके अतिरिक्त कुछ शिपिंग कंपनियां उनका बेड़ा बड़ा होने के कारण वे अपना कंपनी रोस्टर रखते हैं, प्रत्येक जल यात्रा के लिए कर्म दल को रोस्टर के अनुसार भेजा जाता है। समुद्री सेवा का स्वरूप इस तरह होने के कारण कर्म दल को वाणिज्य पोत अधिनियम के अनुसार करारनामे पर हस्ताक्षर करने के उपरान्त इस प्रकार जल यात्रा पर नियुक्त किया जाता है। जल यात्रा संपन्न होने पर विमुक्ति के समय उसके द्वारा दी गई सेवा तथा अवकाश काल की सभी अदायगी दी जाती है। विमुक्ति की तिथि तथा अगली नियुक्ति के बीच के कार्यकाल में अंतर रहता है, अतएव उन्हें स्थायी रूप से रोजदारी न मिलने के कारण उन्हें वेतनमान नहीं है। मजदूरी वार्तालाप के समय सभी घटकों पर विचार होकर और यूनियनों से अनुमोदन प्राप्त करने के उपरान्त मजदूरी करारनामे पर हस्ताक्षर किए जाते हैं।

जबकि वे इस करारनामे का पक्ष होते हैं तो उन्हें ठेका मजदूरी पर सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए हुए निर्णय को बतलाते हुए उनकी सेवा शर्तें मांगने का कोई औचित्य नहीं है।

2.36 (क)

मैंने इनसा और यूनियनों की बातों पर विचार किया। यकीनन, किसी दो पक्ष के बीच संपन्न हुआ समझौता किसी कानूनी तौर पर बनाए गए नियम अथवा उस राष्ट्र के सर्वोच्च न्यायालय ने दिए हुए निर्णय के विपरीत नहीं होगा। तथापि, विचाराधीन निर्णय तथ्यों और मामले की परिस्थितियों पर लागू नहीं होते। स्पष्टताः, नाविकों के विचाराधीन कार्य जो सातत्य स्वरूप के नहीं हैं को केवल निर्णय लागू होते हैं। सातत्य स्वरूप के कार्य का मतलब वे कार्य साल भर, लंबी अवधि के लिए या सदा के लिए चलने वाले हो। इस मामले में कोई कार्य ऐसे भी होते हैं जिसमें जल यात्रा बदलती अवधि की, लंबी अवधि या कम अवधि की होती है। नाविकों को मिलने वाली मजदूरी और भत्ते वाणिज्य पोत अधिनियम के अनुसार दिए जाते हैं जिसमें स्पष्ट रूप से नाविक के कार्य का स्वरूप जल यात्रा से संबंधित बतलाया गया है। एम. एस. अधिनियम के उपबंधों के अनुसार जलयात्रा के अंत में नाविकों के विमुक्ति के समय उनकी सभी अदायगी होनी चाहिए। इसके विपरीत रोजगार के अन्य क्षेत्रों के नियमित कर्मचारी को उसकी सभी अदायगी केवल उसके 30 वर्ष या कुछ वर्ष की सेवा के अंत में निवृत्ति के समय मिल जाती है। नाविकों की विशेष सेवा शर्तों की दृष्टि में नाविकों

के करारनामों की अवधि जो एम. एस. अधिनियम में दर्ज की हुई है, उदाहरण. जलयात्रा के आरंभ से जलयात्रा के अंत तक है, ऐसे में वर्तमान व्यवहार में बदलाव का कोई औचित्य नहीं है।

2.36 (ख) समयोपरि भत्ता

दोनों यूनियनों ने मांग की है कि समुद्रगामी पोतों के नाविक और पेट्री अधिकारियों को घंटे के आधार पर समयोपरि भत्ता का भुगतान किया जाना चाहिए। वर्तमान स्थिति के अनुसार नाविक को 30 दिनों की मूल मजदूरी के समान समयोपरि भत्ता दिया जाता है और पेट्री अधिकारियों को 27.85% दिनों मूल मजदूरी के समान निर्धारित समयोपरि भत्ता मिलता है। इनसा के प्रतिनिधि यह दावा करते हैं कि समुद्रगामी पोतों को परिचालन बहुत ही विशेष रूप का होता है जिसके लिए अधिकारियों और कर्मों दल के उच्च कोटि का अनुशासन और ध्यान की आवश्यकता है। समुद्रगामी पोतों को चलाने वाले अधिकारियों की संख्या बहुत ही कम होती है। कर्मों दल के प्रत्येक सदस्य द्वारा प्रत्येक दिन को किया गया समयोपरि कार्य का ध्यान रखना और अतिआवश्यक एवं महत्वपूर्ण कार्यों के लिए कर्मों दल के और अधिक समय की मांग करना दुष्कर होता है। कार्य के प्रकार की दृष्टि से और विवादों को दूर रखने की दृष्टि से माहवार सामान्य समयोपरि कार्य के लिए नियत की गई राशि को देने का व्यवहार व्यावहारिक रूप से स्वीकार किया गया था। यह व्यवहार ठीक चल रहा था और सभी संबंधित के लाभ के लिए जारी रखा जा सकता है। भारतीय नौवहन निगम के गृह व्यापार सेक्टर में समयोपरि कार्य के दावों के कुछ नमूनों से यह पाया गया है कि महीने के कार्य दिनों से भी अधिक का दावा किया गया है जो सच मालूम नहीं पड़ता। समुद्रगामी पोत के नाविकों के बारे में दोनों पक्ष द्वारा सामने रखे गए मामलों पर उचित विचार करने के बाद यह तथ्य सामने आया कि अभी तक वर्तमान व्यवहार की स्थिति ही ठीक से चल रही है। ऐसा समझ में आता है कि -पेट्री अधिकारियों और कर्मों दल के समयोपरि कार्य का हिसाब लगाने के लिए महीने के लिए सामान्य समयोपरि कार्य के लिए नियत राशि देने का व्यवहार जारी रख सकते हैं।

2.37 नए मद

नूसी और एफ. एस. यू. आय ने नए अनेक भत्तों के लिए पूछा है। उदाहरण,

- * पोर्टेज और यात्रा भाड़ा
- * वापस भेजना (छुट्टी)
- * यात्रा (कंपनी खर्च)
- * सीवेरन्स/रिडनडेन्सी
- * एस. टी. सी. डब्ल्यू. कोर्सेस
- * राष्ट्रीय अवकाश पर कार्य
- * शार्ट हॅन्ड मनी
- * पोत अनुरक्षण भत्ता
- * आवाज दुरुस्त भत्ता
- * तटवर्ती आवास
- * पोत पर अपूरक खाद्यान्न
- * दीर्घकालीन सेवा लाभ
- * आदि

2.38 इन सभी नए मदों के विवरण पर खर्चा की गई और उसे कार्यवृत्त में लिया गया। वित्तीय परिणामस्वरूप वर्तमान मजदूरी बिल में ओ. एस. वी. नाविकों के लिए नूसी के मांग पत्र में 77.35% की वृद्धि हुई उसी तरह एफ एस यू आई के मांग पत्र में 434% की वृद्धि हुई। पेट्री अधिकारी के लिए क्रमशः 23.30% और 307% है। पिछले समझौते में हुई वृद्धियां निम्नप्रकार से हैं:—

	1992-94	1994-96	1996-98
नाविक	35%	21%	24%
पेट्री अधिकारी	40%	22%	26%

पेट्टी

यह भी एक स्वीकार्य तथ्य है कि ऊपर तथा नीचे दी गई तालिकाओं में विदेशगामी पेट्टी अधिकारियों के लिए इनसा/नूसी के करारों तथा परिसन्धियों में वृद्धि की प्रतिशतता के संदर्भ में विदेशगामी नाविकों के लिए एम एम डी को प्राप्त हुए करारनामों की स्थिति लगभग वैसी ही है जैसी कि पहले समुद्रगामी पोतों पर मजदूरी करारों की स्थिति थी।

	1992-94	1994-96	1996-98	1998-2000
विदेशगामी नाविकों के लिए एन. एम. बी. करारनामा	38%	20%	22%	16.85%
पेट्टी अधिकारियों के लिए इनसा/नूसी करारनामा	51%	20.87%	26.71%	13.68%

एन एम बी करारनामा 1998-2000 में नाविकों के लिए 16.85% की वृद्धि के लिए स्वीकार किया गया है और इनसा/नूसी करारनामा में विदेशगामी पेट्टी अधिकारियों के लिए 13.68% है। तर्कसंगत आधार पर इन सभी प्रोत्साहनों का वित्तीय बोझ तुलनात्मक दृष्टि से लेना चाहिए।

सभी तथ्यों से यह स्पष्ट होता है कि यूनियनों द्वारा मांगी गई मजदूरी और भत्तों में वृद्धि न ही पूर्व व्यवहार के आधार पर या न ही लोक हित में औचित्यपूर्ण माना जाता है।

विदेशगामी नाविकों और पेट्टी अधिकारियों के लिए 1998-2000 के लिए क्रमशः 16.85% और 13.68% की वृद्धि का विचार करते हुए मैं यह समझती हूँ कि समुद्री पोत नाविकों के लिए और पेट्टी अधिकारियों के लिए क्रमशः 16.50% और 13.50% की वृद्धि योग्य है। वित्तीय मामलों में अतिरिक्त लाभ के लिए लगायी गई संभावित सर्वसामान्य सीमा को देखते हुए सर्वप्रथम हमें नई लब्धियों के बारे में सोचने के पहले वर्तमान की लब्धियों में सुधार करना चाहिए। मुझे ऐसा लगता है कि यूनियनों द्वारा मांगी गई वर्तमान लब्धियों में वृद्धि, लगाई गई सीमा से कहीं अधिक है, इसलिए नई मांगों पर विचार करने हेतु मेरे लिए कोई जगह नहीं है।

दोनों यूनियनों ने अव्यवहारिक रूप में वर्तमान मजदूरी और भत्तों में वृद्धि की मांग की है। नूसी ने 79.93% की वृद्धि के लिए बताया है और एफ एस यू आई ने 434% की वृद्धि क्रमशः 23.30% नाविकों के लिए और 307% पेट्टी अधिकारियों के लिए है। दोनों और विभिन्न भत्तों की आवश्यकता का विचार करते हुए मुझे यह ठीक लगता है कि नाविकों तथा पेट्टी अधिकारियों की श्रेणी के लिए लाभ में वृद्धि इस प्रकार हो।

2.39 ओ एस बी नाविकों के लिए मजदूरी की सिफारिश

ब्यौरे	मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी 1996-98	वृद्धि %	रु.	बढ़ोतरी	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
(क) प्रतिदिन पोत पर दी गई मजदूरी							
1. मूल वेतन		प्रतिमाह	3,170	12%	380		3,550
2. खरीयता पूरक		वही	100	00%	—		100
3. समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन का 40 %	वही	1,268	120%	152		1,420
4. नकद मुआवजा (अतिरिक्त समय)	30 दिनों का मू.वे.	वही	3,170	वही	380		3,550
5. बाहरगाव पत्तन व्यय	मू.वे. का 17.5%	वही	5,55	11.9%	66		621
6. वर्दी धुलाई भत्ता	नियतदर	वही	1,875	12.0%	225		2,100

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
7.	बोनस	मूल वेतनों के	वही	476 450	11.9% 133.3	57 600	533 1,050
8.	पेंशन/अनुदान	15% नियतदर	वही		%		
	उपयोग			11,064	16.8%	1,861	12,925
(ख) छुट्टी का वेतन							
1.	मूल मजदूरी			3,170	12.0%	380	3,550
2.	धरोयता पूरक	नियतदर	प्रतिमाह	100	0.0%	—	100
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	वही	1,268	12.0%	152	1,420
4.	छुट्टी यात्रा व्यय	नियतदर	वही	2,430	0.0%	—	2,430
5.	विकट/निर्वाह भत्ता						
6.	पेंशन/अनुदान	145/दिन	वही	4,350	19.5%	848	5,198
		नियतदर	वही	450	133.3%	600	1,050
	उपयोग			11,768	16.8%	1,981	13,749
(ग) वार्षिक भुगतान							
1.	भविष्य निधि	मूल वेतन	प्रतिवर्ष	4,565	12.0%	548	5,113
2.	उपदान	के 12% मूल वेतन के 8.73-हर महीने में	प्रतिवर्ष	3,170	12.0%	379	3,459
				7,735	12.0%	927	8,662
(घ) संक्षिप्त विवरण							
1.	प्रत्यक्ष चोट पर दी गई मजदूरी	7.11 महीने के लिए	प्रतिवर्ष	78,665	16.8%	13,231	91,766
2.	छुट्टी का वेतन	(90 दिन) 4.89 महीनों के लिए (64 दिन)	प्रतिवर्ष	57,546	16.8%	9,686	67,232
3.	वार्षिक भुगतान			7,735	12.0%	927	8,662
				1,43,945	16.5%	23,714	1,67,660
	मासिक लाभ		प्रतिमाह	11,995	16.5%	19,769	13,972

2.40 प्रत्यक्ष पोत पर कार्यरत नाविकों/बोसून की मजदूरी के संबंध में अन्य मद

मद	वर्तमान दर	नया दर बढ़ोतरी 16.5%	औसत कीमत	वार्षिक
1. काम के दिन का सवारी भत्ता	70	82	82×5	408
2. काम के दिन निर्वाह भत्ता	145	169	145×5	845
3. द्वितीय श्रेणी के सेल टिकट की प्रतिपूर्ति	420	489	420×5	2,447
4. आवागमन के लिए (सामान्यतः प्रत्येक वर्ष में एक तरफ की यात्रा)	70	82	82×10	816
5. स्वास्थ्य चिकित्सा के लिए अतिरिक्त निर्वाह भत्ता	125	146	146×3	437
6. ओ एन जी सी नावा से जलयान पर कार्यग्रहण/कार्यमुक्त करने के लिए अतिरिक्त निर्वाह भत्ता (रास्ता से नावा तक और वापसी के लिए)	200	233	233×5	1,165
7. प्रत्येक वर्ष की औसत प्रशिक्षण शुल्क की प्रतिपूर्ति	-	—	—	2,000
8. प्रत्यक्ष पोत पर भोजन के लिए दी गई कीमत (ठेके के अनुसार नए दर से)	190	—	190*30* 7.01	399.57
कुल			वार्षिक	48,073
कुल			मासिक	4,006

उपर्युक्त दो सारणियों के अनुसार नाविकों को प्रतिमाह मिलने वाली मजदूरी एवं अन्य मदों में कुल वृद्धि इस प्रकार है— रु. 13,972+रु. 4,006 =रु. 17,978/-

2.41 प्रासंगिक मुआवजा

(क)	मृत्यु एवं अपंगत्व मुआवजा	वर्तमान दर	सिफारिश
	मृत्यु के मामले में	5,49,919	6,15,909
	स्थाई अपंगत्व के मामले में	6,92,089	7,75,140
(ख)	विमान बीमा रकम	5 लाख	5,60,000
(ग)	हवाई जहाज से व्यक्तिगत चीजों की हानि	आई. ए. टी. ए. के विनियमों के अनुसार	आई. ए. टी. ए. के विनियमों के अनुसार

(घ) अत्याधिक (रिडन्टसी) क्षतिपूर्ति

- (i) 55 वर्ष से कम आयु वाले नाविक/बोसून के लिए—सेवा काल के प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से और संभावित वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 1.5 महीनों का मूल वेतन के दर से जो 84,000 रुपये से कम नहीं होना चाहिए।
- (ii) 55 वर्ष से अधिक आयु वाले नाविकों के लिए संभाव्य प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से जो 22,400 रुपये से कम नहीं होना चाहिए।

(ज) समुद्री सेवा के लिए स्थायी रूप से अयोग्य घोषित किए गए नाविकों/बोसून के लिए मुआवजा

- (i) कंपनी रजिस्टर पर 6 वर्षों की सतत सेवा की है और 40 वर्ष की आयु हो गई है ऐसे नाविक यदि कंपनी के चिकित्सा अधिकारी द्वारा समुद्री सेवा के लिए स्थायी रूप से अयोग्य समझे गए हैं अथवा दिवंगत हो गए हैं ऐसे मामलों में 1998 के नेशनल मेरी टाईम बोर्ड (I) क्रम के सारंग के प्रावधानों के अनुसार यदि रजिस्ट्रेशन रद्द किया गया है तो उन्हें निम्नलिखित भुगतान किया जाएगा। 55 वर्ष से कम आयु के नाविकों के लिए कंपनी के जलयान पर अनुबंधित प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल-वेतन के दर से जो 72,800 रुपये से कम न हो।
- (ii) 55 वर्षों से अधिक आयु के नाविकों के लिए संभावित प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से परन्तु 4 महीनों के मूल वेतन के समान अथवा 11,200 रुपये में से जो अधिक है दिए जाएंगे।

2.42 ओ. एस. वी. पेड्री ऑफिसर (7वां वर्ष) के लिए सिफरिश किए गए दर

व्यक्ति		मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी	वृद्धि		बढ़ाई गई मजदूरी
					प्रतिशत	रुपये	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
क	प्रत्यक्ष पोट पर दी गई मजदूरी			1996—98			
1.	मूल वेतन	—	प्रतिमाह	5,170	13.5	698	5,868
2.	गृह किराया भत्ता	मूल वेतन के 20%	प्रतिमाह	1,034	13.5	140	1,174
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	प्रतिमाह	2,068	13.5	279	2,347
4.	नकद मुआवजा (अतिरिक्त समय)	27.85 दिनों का मूल वेतन	प्रतिमाह	4,799	13.5	648	5,447
5.	बाहरगांव पत्तन व्यय	मूल वेतन के 17.5%	प्रतिमाह	905	13.5	122	1,027
6.	वर्दी धुलाई भत्ता	नियतदर	प्रतिमाह	1,910	13.5	258	2,168
उप-योग				15,886	13.5	2,145	18,031
ख	छुट्टी का वेतन						
1.	मूल वेतन	—	प्रतिमाह	5,170	13.5	698	5,868
2.	गृह किराया भत्ता	मूल वेतन के 20 %	प्रतिमाह	1,034	13.5	140	1,174
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	प्रतिमाह	2,068	13.5	279	2,347

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
4	विकट/निर्वाह भत्ता	नियतदर	प्रतिमाह	5,850	13.5	790	6,640
	उप-जोड़			14,122	13.5	1,906	16,028
5	वार्षिक भुगतान						
1	घरों बनाने के लिए व्यय	नियतदर	प्रतिवर्ष	8,205	13.5	1,108	9,313
2	छुट्टी यात्रा व्यय	नियतदर	प्रतिवर्ष	5,850	13.5	790	6,640
3	अविध्वंस निधि	मूल वेतन के 12%	प्रतिवर्ष	7,445	13.5	1,005	8,450
4	उपदान	मूल वेतन के 8.33%	प्रतिवर्ष	5,170	13.5	696	5,866
5	वार्षिक भुगतान	मूल वेतन के 10%	प्रतिवर्ष	6,204	13.5	838	7,042
6	वच्छेदी सेवा भत्ता	मूल वेतन के 8.33%	प्रतिवर्ष	5,170	13.5	696	5,866
7	कल्याण निधि	नियतदर	प्रतिवर्ष	2,760	13.5	373	3,133
				48,804	13.5	5,504	46,308
8	सौजन्य विकल्प:						
	पोत पर दो गई प्रत्यक्ष मजदूरी	7.02 महीनों के लिए (90 दिन)	प्रतिवर्ष	111,520	13.5	15,057	126,577
	छुट्टी का वेतन	4.98 महीनों के लिए (64 दिन)	प्रतिवर्ष	70,328	13.5	9,494	79,822
	वार्षिक भुगतान		प्रतिवर्ष	40,804	13.5	5,504	46,308
				222,651	13.5	30,055	252,706
	मासिक लाभ		प्रतिमाह	18,554	13.5	2,505	21,059

रिट याचिका को खारिज करते हुए, उच्च न्यायालय ने दिनांक 16-2-1999 को अपने आदेश में कहा कि मजदूरी के लिए विभिन्न यूनियनों की मांगों के मामले पर निर्णय करने के लिए वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 150 के अन्तर्गत एक अधिकरण की स्थापना करे। केन्द्र सरकार को यह भी निर्देश दिया गया कि 4-2-1999 से शुरू की गई हड़ताल की अवधि की काटी गई मजदूरी के विवाद पर भी अधिकरण द्वारा विचार किया जाए। उच्च न्यायालय ने अपने आदेशों के परिच्छेद 5 में यह भी उल्लेख किया कि, दोनों पार्टियों में इस बात पर सहमति हो गई है कि हड़ताली नाविकों/पेटी अधिकारियों को उनको हड़ताल अवधि की मजदूरी की राशि के बराबर धनराशि उन्हें ऋण के रूप में प्रदान की जाए। यह धनराशि अधिकरण के निर्णय के अनुसार ही काटी/समायोजित की जायेगी।"

2.43 समुद्रगामी पोतों पर कार्यरत नाविक/बेसन की मजदूरी से संबंधित अन्य मदें

मद	वर्तमान दर	नयी दर वृद्धि 13.5%	औसत लागत/ वार्षिक	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. स्टाफ ड्यूटी के समय दैनिक सवारी भत्ता	215	244	244×5	1,220
2. स्टाफ ड्यूटी के समय दैनिक जीविका निर्वहन भत्ता	195	221	221×5	1,107

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3.	स्टाफ इयूटी के समय आवास तथा योजना भत्ता	515	585	585×5	2,923
4.	इयूटी समाप्त कर आने तथा जाने के लिए प्रथम श्रेणी रेल किराये का पुनर्संमरण (प्रतिवर्ष औसतन 5 एकल यात्राओं का किराया)	1,500	1,703	1,703×5	8,513
5.	प्रत्येक रेल यात्रा के लिए कुली तथा सवारी भत्ता	625	709	709×10	7,094
6.	इयूटी पर आने तथा इयूटी से जाने के समय हर बार कुली तथा सवारी भत्ते की आधी राशि	313	355	355×5	1,776
7.	चिकित्सीय सक्षमता जांच के लिए अतिरिक्त सवारी भत्ता	125	142	142×3	426
8.	ओ एन जी सी न्याया में पोत पर इयूटी के लिए आने तथा वापिस लौटने पर अतिरिक्त सवारी भत्ता (सड़क से न्याया तक आने और वापिस लौटने के लिए)-	200	227	227×5	1,135
9.	प्रतिवर्ष औसत प्रशिक्षण शुल्क का पुनर्संमरण				2,000
10.	पोत पर भोजन सामग्री की लागत (समुचित भोजन) अनुबंध के अनुसार नई दरें	125		190*30*7.01	39,957
कुल/वार्षिक					66,150
कुल/मासिक					5,512

इस प्रकार से गत पृष्ठ पर दर्शायी गयी तालिका के अनुसार नाविकों की मजदूरी तथा अन्य मदों पर होने वाले व्ययों की स्थिति के अनुसार परिलब्धियां बढ़कर कुल 21059+5512=26571/- रु. हो जाएंगी।

2.44 प्रासंगिक प्रतिपूर्ति

(क) मृत्यु या अपंगता प्रतिपूर्ति	वर्तमान दर	सिफारिश
मृत्यु के मामले में	6,87,500	7,80,312
स्थायी अपंगता की स्थिति में	8,12,500	9,22,188
(ख) वायु यात्रा बीमा राशि	12,50,000	14,18,750
(ग) वायु यात्रा में निजी सामान की राशि	37,500	42,563

(घ) छुट्टी प्रतिपूर्ति

- (i) 55 वर्ष से कम आयु के पेटी अधिकारियों के लिए सेवा के हिसाब से प्रतिवर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से तथा कम से कम 1,41,875 या कंपनी के पोत पर संभावित सेवा वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 1.5 माह की दर से मूल मजदूरी।
- (ii) जो 55 वर्ष से अधिक हैं उन्हें कम से कम 42,563 रु. या भविष्य की संभावित सेवा के वर्षों के हिसाब से प्रतिवर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से।
- (ङ) चिकित्सीय रूप से समुद्रीय सेवा के लिए स्थायी तौर पर अनुपयुक्त हो चुके पेटी अधिकारियों के लिए प्रतिपूर्ति :
 - (i) 55 वर्ष से कम और 7 वर्ष की नियमित सेवा करने वाले पेटी अधिकारियों को प्रति वर्ष 3 माह की दर से परन्तु कम से कम 1,41,875 रु.
 - (ii) 55 वर्ष से अधिक आयु वाले पेटी अधिकारियों को उनकी भविष्य में संभावित सेवा के वर्षों के हिसाब से प्रति वर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से या कम से कम 49,656 रु.

ओ एस वी पेटी अधिकारियों का मजदूरी मान

(01-04-1998) से प्रभावी

[समुद्रगामी पोतों पर कार्यरत मशीनरी (मैकेनिकल), मशीनिस्ट (इलेक्ट्रिकल) क्रेन प्रचालक आदि पर लागू]

5095-105-5200-110-5310-130-5440-135-5575-140-5715-155
 1 1 1 1 1 2

5868-160-6345-170-6685-190-7065-200-7265-205-7470-215
 2 2 2 1 1 1

7685-235*-7920-240-8400-240*-9600
 1 2 5

*मजदूरी मान 5 वर्ष तक बढ़ाये गए हैं।

संदर्भाधीन मामला संख्या 2

2.45 सदस्यता का सत्यापन

- * प्रतिवादी सं. 4, 5 तथा 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न के संबंध में संदर्भाधीन मामले में (ii) मद 'क' अधिक स्पष्ट रूप से, उच्च न्यायालय द्वारा दिनांक 16 फरवरी, 99 को दिए गए आदेश के कार्यवृत्त के परिच्छेद 3 तथा 4 में कहा गया है कि केन्द्र सरकार भी प्रतिवादी सं. 4, 5 तथा 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न को संख्यात्मक स्थिति के आधार पर क्रमशः अधिकरण के पास भेज सकती है। प्रतिवादी 5 तथा 6 के मामले में संख्यात्मक स्थिति के आधार पर सदस्यता सत्यापन के लिए निहित सामग्री के आधार पर कोई पूर्व ग्रह नहीं होगा ताकि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत इसे निर्णय का मानना न बनाया जा सके। इस प्रकार की बात उठती है तो, अधिकरण इस पर कानून के हिसाब से विचार करेगा।
- * इस मामले में, जे एम यू (प्रतिवादी 5 की न्यायालय में रिट याचिका), नूसी (प्रतिवादी 6), एफ एस यू आई तथा महानिदेशक की लिखित प्रस्तुतियां इस निर्णय के खंड 2 में दी गई हैं। पहले दो यानि जे एम यू और नूसी की विषय सामग्री जो वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत संघों/नाविकों तथा उनके जहाज मालिकों के बीच होने वाले विवादों के मामले के अधिकार क्षेत्र में आती है। ऐसे मामलों पर निर्णय का अधिकार अधिकरण को प्राप्त है। सदस्यता के सत्यापन का मामला संघों और जहाज मालिकों के बीच का विवाद नहीं है। इसके अलावा ऐसे मामलों को नाविकों के रोजगार के प्रसंगों/संबद्ध मामलों से ही जोड़कर देखा जाना चाहिये। सदस्यता का सत्यापन नाविक के रोजगार से संबद्ध नहीं है। इसीलिए, इसमें कहा गया है कि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत सदस्यता सत्यापन के मामले को शामिल नहीं किया जा सकता। इस मामले में अधिकरण द्वारा निर्णय नहीं किया जा सकता।
- * दूसरी ओर एफ एस यू आई की विषय सामग्री में यह निहित है कि सुचारु रूप से कार्य चलाने के लिए प्रतिनिधि संघों के बीच मजदूरी समझौता होना अत्यंत आवश्यक है। इस प्रकार का प्रतिनिधि संघ सिर्फ गोपनीय वोट के आधार पर ही सदस्यता सत्यापित कर गठित किया जा सकता है। इसलिये, वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत इस मामले पर निर्णय के लिए अधिकरण को सक्षमता प्रदान की गई है। सदस्यता सत्यापन के प्रश्न पर के अधिकरण के अधिकार क्षेत्र के मामले में नौवहन महानिदेशक ने अपनी कोई टिप्पणी नहीं दी है, उन्होंने सिर्फ यह कहा है कि सदस्यता का सत्यापन अनुशासन संहिता के अनुसार होना चाहिये तथा इस प्रकार का सत्यापन पर श्रम मंत्रालय द्वारा आपत्तिजनक न हो।
- * मामलों में निहित तथ्यों से, जे एम यू तथा नूसी की विषय वस्तु सही प्रतीत होती है। वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) में कहा गया है कि :
- “जहां केन्द्र सरकार की यह राय हो कि नाविक या किसी भी श्रेणी के नाविक या नाविकों की किसी यूनियन और जहाज मालिक,

जिस कंपनी में नाविक कार्यरत है या उनके कार्यरत होने की संभावना है या बन्दी बनाए गए तथा ऐसे मामले जो नाविक के रोजगार से जुड़े या प्रासंगिक हों, केन्द्र सरकार सरकारी राजपत्र में अधिसूचित कर, एक अधिकरण का गठन करेगी जो एक या बहु सदस्यीय हो सकता है तथा मामले को निर्णय के लिए अधिकरण के पास भेजेगी।”

- * एफ एस यू आई को गुप्त मत के आधार पर सदस्यता सत्यापित करने के लिए कहा गया है। यह बात उच्चतम न्यायालय के एफ सी आई स्टाफ यूनियन बनाम एफ सी आई तथा अन्य के मामले में दिनांक 17 फरवरी, 1995 को दिये गये निर्णय में उल्लिखित है जो एफ जे आर 717 के खंड 6 पर उद्धृत है। इस निर्णय में अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया है कि “एक प्रस्थापना में हम निदेश देते हैं कि अग्रांकित मानदंड और पद्धतियां का अनुसरण किया जाये ताकि ‘गुप्त मत प्रणाली’ से ट्रेड यूनियनों में प्रतिनिधियों की संख्या को निर्धारित किया जा सके।” इस प्रकार इस निर्णय से यह स्पष्ट होता है कि एक यूनियन में प्रतिनिधियों की संख्या के निर्धारण के लिए गुप्त मत की पद्धति है तथा उसके बाद पद्धति का विवरण दिया गया है। कलकत्ता उच्च न्यायालय ने सेक्रेटरी हिंटरलैंड सीमेन्स यूनियन बनाम भारत संघ तथा अन्य के मामले में दिनांक 26-6-98 को अपने निर्णय में कहा कि “यह बिल्कुल साफ है—भारतीय खाद्य निगम” और “परन्तु चूंकि जबसे उच्चतम न्यायालय निकोबार प्रशासन”। किसी भी पार्टी ने इन निर्णयों पर सवाल नहीं उठाया है।
- * उपर्युक्त से यह प्रतीत होता है कि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत मामलों में, जहाज मालिकों को विवाद में आवश्यक तौर पर एक पार्टी के रूप में होना चाहिए। हमारे लिये यह जानना जरूरी हो गया कि क्या जहाज मालिकों ने गुप्त मत द्वारा प्रस्तावित सदस्यता सत्यापन का विरोध किया था। ऐसा इस मामले में कहीं मालूम नहीं पड़ता। असल में उनका कहना था कि सदस्यता सत्यापन श्रम आयुक्त से कराया जाये। अतः, मुझे लगता है कि मालिकों तथा यूनियन(ों) के बीच सदस्यता सत्यापन के प्रश्न पर कोई विवाद नहीं है। इसलिए वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत मामले को खारिज किया जाता है। जहां तक सत्यापन की पद्धति का प्रश्न है, ऊपर दिये गये उच्चतम न्यायालय के निर्णय के अनुसार इसे निपटाया जा सकता है। इस प्रकार के सत्यापन मुख्य श्रम आयुक्त के समग्र निरीक्षण में किये जा सकते हैं।

संदर्भाधीन मामला सं. 3

2.46 हड़ताल अवधि के दौरान भुगतान

फरवरी 1999 में 14 दिन की अवधि के दौरान हड़ताल पर रहे नाविकों को मजदूरी के भुगतान के मामले में अग्रांकित मामले प्रासंगिक हैं।

दिनांक 4 अगस्त 1998 को एफ एस यू आई द्वारा निदेशक, एस सी आई, होम ट्रेड ब्रांच, मुंबई के नाम लिखे गये पत्र में अपनी मांगें रखी थी जिसमें मजदूरी बढ़ाना तथा घरेलू और ओ एस वी क्षेत्र के नाविकों की अन्य सेवा शर्तों के बारे में लिखा गया था। उसके बाद सितम्बर 1998 में इन्होंने एस सी आई की अपनी हड़ताल का नोटिस दिया जिसमें यह मांग रखी गई कि होम ट्रेड में लगे नाविकों के साथ-साथ ओ एस वी क्षेत्र में लगे नाविकों तथा पेटी अधिकारियों की मजदूरी तथा अन्य परिलब्धियां बढ़ायी जायें। एस सी आई की ओर से इसका कोई उत्तर नहीं दिया गया, 16 अक्टूबर 1998 को एक दिन की सांकेतिक हड़ताल कर दी गई। तत्पश्चात् इनसा ने इस मामले पर उनसे बातचीत की और इस बात पर राजी कर लिया कि नौवहन महानिदेशक के साथ सदस्यता सत्यापित करवाये जाने के मामले को उठाया जाएगा।

इसके बाद, इनसा ने दिनांक 31-8-98 को एफ एस यू आई होम ट्रेड, मुंबई के सचिव को लिखा, इसमें यह सूचित किया गया कि अधिकतर समुद्री संघर्षों से संबद्ध यह प्रतिनिधि यूनियन इंडस्ट्री वार हुए करारों पर अपनी सहमति व्यक्त करती है। इसमें एफ एस यू आई को यह सुझाव दिया गया कि यदि संबद्ध नाविकों/पेटी अधिकारियों के प्रतिनिधित्व के बहुमत का दावा किया जाता है तो इसे स्वतंत्र सत्यापन के माध्यम से इसे साबित किया जाए।

इनसा ने समानान्तर रूप से नौवहन महानिदेशक और सचिव, श्रम मंत्रालय, एफ एस यू आई द्वारा किये गए बहुमत के दावे का सत्यापन उपलब्ध कराने का अनुरोध किया। श्रम मंत्रालय ने केन्द्रीय श्रम आयुक्त से ओ एस वी और घरेलू व्यापार पोतों के नाविकों की सदस्यता के सत्यापन उपलब्ध कराने के लिए कहा और परिणामस्वरूप केन्द्रीय श्रम आयुक्त ने क्षेत्रीय श्रम आयुक्त को अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी, 1999 में सत्यापन कार्यवाही करने का निदेश दिया। इनसा ने अपने पत्र दिनांक 29-01-1999 में भी एफ एस यू आई को उन सुलझे मामलों पर कार्रवाई रोकने तथा सत्यापन प्रक्रिया पूरी हो जाने तक प्रतीक्षा करने के लिए कहा। तथापि, एफ एस यू आई के पत्र दिनांक 25-01-99 के अनुसार 4 फरवरी, 1999 से इनसा की सभी पोत कंपनियों के सदस्यों द्वारा समस्त पोतों पर अनिश्चितकालीन हड़ताल कर दी।

इसके बाद, एस सी आई, द ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कंपनी, एस्सार शिपिंग लिमिटेड, वरुण शिपिंग कंपनी लिमिटेड, चौगुले स्टीम शिप्स लिमिटेड और इनसा ने मुंबई उच्च न्यायालय में 8-02-1999 को एफ एस यू आई, नूसी मुंबई, जे एम यू मुंबई, भारत की संघ सरकार, सहप्रतिवादियों के रूप में शिपिंग मास्टर्स सहित नौवहन महानिदेशक को शामिल करते हुए, के विरुद्ध एक रिट याचिका दायर की।

2.47. उपर्युक्त से निम्नलिखित तथ्य उभरते हैं।

एफ एस यू आई ने एस सी आई को लिखा, परिणाम स्वरूप इन्सा के साथ मामला उठाया गया कि ओस्सवी क्षेत्र और घरेलू व्यापार में लगे नाविकों की मजदूरी तथा भत्ते आदि की यूनियन की मांगों पर उनके साथ बातचीत कर मामले को निपटाया जाये। यह दावा प्राप्त होने पर इन्सा ने तुरन्त ही 31-8-98 को सचिव, एफ एस यू आई को सूचित किया कि इस मामले में जैसा कि बहुमत का दावा किया गया है, संबंध नाविकों/पैटी अधिकारियों जिन्हें इन्सा की सदस्य कम्पनियों द्वारा नियोजित किया गया है वे अपने दावे को स्वतंत्र रूप से संचालित कराएं। एफ एस यू आई इस बात से सहमत है कि यूनियन की सदस्यता बहुमत की स्थिति को एक स्वतंत्र निकाय स्थापित करे। 9-8-98 को अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किये गए अभ्यावेदनों में पाया गया कि क्षेत्र/उद्योग/व्यापार/संस्थान की ट्रेड यूनियनों की सदस्यता का सत्यापन अब तक श्रम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा ही 19 और 20 मार्च, 1958 में नैनीताल में आयोजित 17वें त्रिपक्षीय भारतीय श्रम सम्मेलन में लिये गये निर्णय के अनुसार हो किया जाता है और सत्यापन करने के लिये मुख्य श्रम आयुक्त, भारत सरकार के अलावा और कोई संगठन इस प्रकार के सत्यापन करने के लिये नहीं है।

2.48. जैसा कि इन्सा और एफ एस यू आई के उपाध्यक्ष ने अपने स्तर पर सचिव, श्रम मंत्रालय से संपर्क किया ताकि वे एफ एस यू आई को बहुमत की स्थिति को सत्यापित करने के लिए संबंध अधिकारियों को निदेश दें, यह बात स्पष्ट है कि इन्सा द्वारा वर्तमान प्रशासनिक तंत्र के साथ मिलकर मामले को सुलझाने का प्रयास किया। एफ एस यू आई से बात चीत करने के मसले पर इन्सा ने कभी इनकार नहीं किया। जैसा कि क्षेत्रीय श्रम आयुक्त ने सत्यापन कार्यवाही करने का निदेश दे दिया था, यूनियन इसके परिणाम की प्रतीक्षा तो करती। इन्सा ने 29-1-99 को एफ एस यू आई से फिर अनुरोध किया कि मामले को उलझाया न जाय और सत्यापन की प्रक्रिया पूरी होने तक प्रतीक्षा कर ली जाये। नाविक फिर भी, हड़ताल पर चले गये जबकि सत्यापन पर कार्यवाही अभी लम्बित थी। वाणिज्य पोत अधिनियम नाविकों की ऐसी हड़ताल को वैध करार नहीं देता। कार्मिक हड़ताल की अवधि की मजदूरी तभी मांग सकते हैं जब वह कानूनी और न्यायोचित हो। इस मामले में बैंक ऑफ इण्डिया बनाम टी. एस. केलाबाला, (1990) 4 एससीसी, 744, (1991) एससीसी एल एंड एस 170, (1991) 15, एटीसी 747 के बारे में उच्चतम न्यायालय का निर्णय लागू होता है। विद्वान न्यायमूर्ति ने पाया कि "ज्वलंत प्रश्न यह उठता है कि क्या विवाद इस प्रकृति का था कि इसके समाधान के लिये प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी और तंत्र द्वारा दी गई प्रतीक्षा अवधि पूरी हो चुकी थी.....हड़ताल और तालाबन्दी जैसे विकल्प तभी अपनाए जाये जब समस्या का समाधान कर पाने में समक्ष न रहे हों.....नियोजित और नियोक्ता दोनों के न्यायकारिता या अन्यथा कार्यकलापों की जांच आवश्यक है क्योंकि धीरे-धीरे में क्रियाकलाप समाज में प्रतिष्ठापित होते चले जाते हैं, जिन पर इस कार्यवाई से कुछ प्रभाव पड़ेगा। निजी और सार्वजनिक दोनों क्षेत्रों के लिये यही सत्य है। परन्तु सार्वजनिक क्षेत्र में इसका उत्तरदायित्व और अधिक बढ़ जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र का प्रबंधन एक पूंजीपति और एक मजदूर का नहीं है जिसमें बहुत शोषण हुआ हो। दोनों ही बेतनभोगी कर्मचारी हैं और दोनों ही सार्वजनिक निधियों के प्रति उत्तरदायी हैं। दोनों से ही यह अपेक्षा की जाती है कि वे जनहित को सदैव ध्यान में रखें और उनके हितों का संवर्धन करें।"

(परिच्छेद 31) आर.एम./13508/सीएलए

2.49. इस मामले में वाणिज्य पोत अधिनियम या कानूनों में यदि किसी प्रकार का कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है तो शीर्षस्थ न्यायालय द्वारा प्रतिष्ठापित उपर्युक्त सिद्धान्तों के अनुसार हड़ताली कर्मचारियों के अधिकारों के संबंध में औचित्य का निर्धारण किया जा सकता है। यह सत्य है कि इन्सा ने श्रम मंत्रालय से यह अनुरोध किया था कि वह एफ एस यू आई के बहुमत को सिद्ध करे। क्षेत्रीय श्रम आयुक्त, मुंबई ने भी पक्षों को एक तत्काल बैठक में बुलाया ताकि मामले को सुलझाया जा सके। हालांकि बैठकें चल रही थी, एफ एस यू आई ने समाधान की प्रतीक्षा किये बिना हड़ताल कर दी। ऐसा कहीं भी दृष्टिगोचर नहीं होता कि यूनियन को मांगे इतनी ज्यादा बाध्यकारी थी कि उनके लिये और देर नहीं की जा सकती थी और या फिर तंत्र द्वारा कोई प्रतीक्षा अवधि निर्धारित की गई थी, जो समाप्त हो चुकी थी। एस सी आई को क्षतिपूर्ति के रूप में ओ एन जी सी को 1.50 करोड़ रुपये का हर्जाना देना पड़ा। इन परिस्थितियों में, "कार्य नहीं बेतन नहीं" सिद्धान्त के आधार पर हड़ताल को अवधि के लिये कोई मजदूरी देय नहीं है। इस संबंध में उच्चतम न्यायालय के निर्णय को देखा जा सकता है। अतः मेरा मत है कि हड़ताल की अवधि के लिये नाविकों/पैटी अधिकारियों को मजदूरी की राशि देय नहीं है। ऋण के रूप में दी गई मजदूरी की धनराशि को 12 माह को अवधि में समायोजित कर लिया जाये।

विचारार्थ मामले-सं. IV, V तथा VI

2.50. नौवहन महानिदेशालय के प्रतिनिधि श्री के.एस. वरदराजन ने भारत सरकार द्वारा विचारार्थ मामलों में सम्मिलित को गई मद सं. IV, V तथा VI स्पष्ट की। उन्होंने कहा कि ये मदें मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका सं. 401 में दिए गए आदेश के कार्यवृत्त के अंतर्गत विचारार्थ मामलों के अतिरिक्त शामिल की गई हैं। परन्तु इन्सा के प्रतिनिधि के इस आधार पर उन मदों को शामिल किए जाने पर आपत्ति उठाई कि वे न्यायालय के आदेश के विषय क्षेत्र से बाहर हैं और इसलिए उन्हें इस अधिकरण में अधिनिर्णय के लिए शामिल नहीं किया जा सकता उन्होंने इस आशय का एक लिखित बयान भी प्रस्तुत किया।

2.51. एन यू एस आई के श्री जोसेफ का मत था कि यदि ये मामले आवश्यक ही थे तो भारत सरकार को इन्हें मुंबई उच्च न्यायालय के समक्ष ही पेश करना चाहिए था। इसके अतिरिक्त नाविकों के रोजगार से संबंधित ऐसे मामलों पर सिफारिशें करने के लिए पोत परिवहन अधिनियम के अधीन राष्ट्रीय नाविक बोर्ड, नाविक रोजगार बोर्ड जैसे सांविधिक निकाय भी मौजूद हैं। चूंकि केन्द्र सरकार ने मुंबई उच्च न्यायालय के आदेश के कार्यवृत्त पर अधिनिर्णय के लिए ही इस अधिकरण का गठन किया है, इसलिए अन्य विचारार्थ विषय शामिल करना उसके अधिकार क्षेत्र में नहीं आता। उन्होंने वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 150 की ओर भी ध्यान आकर्षित किया जिसके अनुसार इस धारा के अंतर्गत अधिनिर्णय

के लिए केवल नाविक संघों एवं पोत मालिकों के बीच विवादों से संबंधित मामले ही शामिल किए जा सकते हैं। चूंकि विचारार्थ मामले सं. IV, V, VI सामान्य प्रकृति के हैं तथा धारा 150 में यथाविचारित किसी विवाद से पैदा नहीं हुए इसलिए उन्हें शामिल करना वैध नहीं है।

2.52. जे.एम.यू. के प्रतिनिधि ने कहा कि अधिकरण द्वारा मद सं. IV के संबंध में दिया गया अधिनिर्णय भारत के विभिन्न बन्दरगाहों से व्यापार चला रही सभी सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की शिपिंग कंपनियों के अंतरदेशीय व्यापार पोतों पर कार्यरत सभी नाविकों को उपलब्ध कराया जाए। इसमें किसी प्रकार का भेदभाव न किया जाए। उन्होंने इस विषय पर दिनांक 20-10-99 को एक लिखित बयान भी दिया।

2.53. एक एस यू आई के श्री सदन काजीलाल ने तर्क दिया कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत भारत सरकार अधिकरण में अधिनिर्णय के लिए कोई भी मद शामिल कर सकती है। ऐसे नए मामलों शामिल करने पर न्यायालय के आदेश में कोई प्रतिबंध नहीं है। भारत सरकार द्वारा शामिल किए गए विचारार्थ विषय प्रासंगिक हैं तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1950 की धारा 150 के अधीन शामिल किए जाने योग्य नहीं हैं। उन्होंने इन मुद्दों पर अपने विचार लिखित में भी प्रस्तुत किए। उन्होंने यह भी कहा कि ओ.एस. बी. तथा अंतरदेशीय व्यापार क्षेत्र में कार्यरत नाविक संगठित नहीं हैं तथा उन्हें उनके डन बैध अधिकारों, लाभों तथा सुविधाओं से वंचित किया जा रहा है जो प्रमुख बेड़े पर कार्यरत नाविकों को उपलब्ध हैं। इन सबके मद्देनजर अधिकरण के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन नियम की धारा 150 के तहत सौंपे गए निर्णय करना अत्यावश्यक है।

2.54. श्री आर.रविन्द्रन, उप महानिदेशक, नौवहन ने इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया कि प्रत्येक अवसर पर प्रत्येक विवाद के लिए अधिकरण गठित करने पर बहुत खर्च होता है। पिछले दो-तीन सालों में सरकार ने कोई अधिकरण गठित नहीं किया तथा सरकार के लिए हर वर्ष अधिकरण गठित करना संभव नहीं है। नाविक संघों की अपेक्षाओं के जवाब में उन्होंने कहा कि चूंकि अधिकरण का गठन केन्द्र सरकार द्वारा किया गया है इसलिए लंबे समय से चल रहे विवादों से संबंधित कुछ नए मुद्दे शामिल करना सरकार का विशेषाधिकार है। उन्होंने कहा कि मद सं. IV, V तथा VI नाविकों के कल्याण के लिए महत्वपूर्ण हैं। इसीलिए सरकार ने विचारार्थ मामलों में अतिरिक्त मद जोड़ने के अपने विशेषाधिकार का प्रयोग किया है।

2.55. सभी पक्षों को सुनने के पश्चात् अधिकरण ने नौवहन महानिदेशालय के अधिकारियों को एन.एस.यू.आई., एफ.एस.यू.आई., जे.एम.यू. तथा आई.एन.एस.ए. द्वारा प्रस्तुत लिखित बयानों पर कानूनी राय प्राप्त करने के लिए समय दिया। इसके अतिरिक्त उन्हें उन मुद्दों को लिखित में प्रस्तुत करने को कहा गया जिन पर अधिनिर्णय मांगा गया था। तदनुसार अधिकरण को भारत सरकार के उप विधिक सलाहकार की राय उपलब्ध कराई गई। उनकी राय है कि यदि भारत सरकार उच्च न्यायालय का अनुमोदन प्राप्त कर ले तो विचारार्थ मामलों में नई मदें शामिल की जा सकती हैं। चूंकि नौवहन महानिदेशालय ने न तो विचारार्थ मामलों में नई मदें शामिल करने के लिए उच्च न्यायालय का अनुमोदन प्राप्त किया है और न ही उससे उत्पन्न विशेष मामले अधिनियम के लिए प्रस्तुत किए हैं मेरा निर्णय है कि विचारार्थ विषय सं. IV, V तथा VI जोड़ने का कोई मामला नहीं बनता।

—57—[फा.सं. सी-18018/3/99-एम टी]

एम रामा चन्द्रन, संयुक्त सचिव

अनुलग्नक -1

मुंबई उच्च न्यायालय
साधारण मूल सिविल अधिकारिता
1999 की रिट याचिका सं. 401 में

भारतीय नौवहन निगम

तथा अन्य

विरुद्ध

भारत संघ तथा अन्य

याचिकाकर्ताओं के लिए श्री एस.के. तत्सानिया, श्री ई.पी. भट्टा, श्री बी.एच. अंतियों और श्री एस.बी. उत्तम

प्रतिवादी सं. 1 से 3 के लिए श्री एस.एम. शाह और श्रीमती एस.बी. भट्टा

प्रतिवादी सं. 4 के लिए श्री वी.पी. नवारे

प्रतिवादी सं 5 के लिए श्री आर. गेहानी

प्रतिवादी सं. 6 के लिए श्री एस.जे. देशमुख और श्री एन.एम. गांगुली

याचिका कर्ता

प्रतिवादी

कोरम : श्री वाई.के. सभरवाल

मुख्य न्यायाधीश और

न्यायाधीश श्री ए.पी. शाह

दिनांक 16 फरवरी, 1999

आदेश का कार्यवृत्त

1. प्रतिवादी की खेतन कटौती तामील को सहमति द्वारा तुरंत वापस लिए जाने वाला आदेश।
2. प्रतिवादी सं 1 यागिण्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के तहत पूर्ण अधिकारों से युक्त एक अधिकरण का गठन करेगा और प्रतिवादी सं. 4 द्वारा प्रस्तुत दिनांक 13 जुलाई, 1998 और 4 अगस्त, 1998 के मांगपत्र तथा प्रतिवादी सं. 6 द्वारा प्रस्तुत दिनांक 6 मई, 1998 का मांगपत्र निर्णय के लिए ऐसे अधिकरण को भेजेगा। प्रतिवादी सं. 5 आज से एक सप्ताह के अंदर अपना मांगपत्र प्रस्तुत कर सकता है। यदि प्रतिवादी सं. 5 द्वारा ऐसा मांगपत्र प्रस्तुत किया जाता है तो वह भी निर्णय के लिए इस तरह गठित अधिकरण को भेजा जाएगा।
3. केन्द्र सरकार बहुमत स्थिति के संबंध में क्रमशः प्रतिवादी सं० 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन का मामला भी इस तरह गठित अधिकरण को भेजेगा।
4. खण्ड (3) में उल्लिखित संदर्भ क्रम प्रतिवादी सं० 5 और 6 के 4 फरवरी, 1999 में आरंभ होने वाली अब तक की हड़ताल पर जाने के लिए नाविकों/पेटो अधिकारियों से संबंधित तर्कों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना बना रहेगा।
9. इस आदेश के कार्यवृत्त के संदर्भ में इस याचिका का निपटारा हो गया है कि मजदूरी के संबंध में कोई आदेश नहीं है।
10. प्रमाणित प्रति शीघ्र प्रदान की जाए।

ह०/—

याचिकाकर्ताओं के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 1 से 3 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 4 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 5 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 6 के अधिवक्ता

अनुलग्नक-2

भारत सरकार

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय

(नौवहन पक्ष)

सं० सी-18018/3/99-एम टी
सेवा में

दिनांक 17 मार्च, 1999

नौवहन महानिदेशालय,

जहाज भवन,

बालचन्द हीरा चन्द मार्ग

मुंबई-400038

विषय : 1999 की रिट याचिका सं० 401 के संबंध में मुंबई उच्च न्यायालय के दि० 16-2-99 के आदेश के अनुसार एक सदस्यीय अधिकरण का गठन। भारतीय नौवहन निगम एवं अन्य विरुद्ध भारत संघ एवं अन्य के संबंध में।

महोदय,

मुझे उपर्युक्त विषय पर आपके दिनांक 28 फरवरी, 1999 के पत्र सं० 8 (5) सी आर/99 के संदर्भ में महाराष्ट्र पेट्रो रसायन निगम की अध्यक्ष श्रीमती कुमुद बंसल, भा० प्र० से० (महाराष्ट्र 1969) को अधिसूचना के सरकारी राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से 6 माह के लिए एक सदस्यीय अधिकरण के रूप में नियुक्ति हेतु राष्ट्रपति की स्वीकृति प्रेषित करने का निर्देश हुआ है। अधिकरण के विचारणीय विषय और शर्तें संलग्न हैं।

यह अधिकरण उपर्युक्त मामले में प्रतिवादियों जिनमें अन्य के साथ-साथ (i) फारवर्ड सीमेन्स युनियन ऑफ इंडिया, मुंबई, (ii) भारतीय राष्ट्रीय नाविक संघ, (iii) जहाजी मजदूर यूनियन, मुंबई शामिल हैं, द्वारा प्रस्तुत मांगपत्र का अधिनिर्णय करेगा जैसा कि मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा दि० 16-2-99 के अपने आदेश में निर्देश दिया गया है। श्रीमती कुमुद बंसल को प्रति बैठक 1500/-रु० (पन्द्रह सौ रुपए मात्र) का भुगतान किया जाएगा। वह नियमानुसार स्वीकृत यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता की भी हकदार होंगी।

यूनियनों का मांगपत्र मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा अपने दिनांक 16-2-99 के आदेश में निदेश दिया गया है, शीघ्र अधिनिर्णय के लिए अधिकारण को भेजा जाए।

यात्रा व्यय से संबंधित व्यय मुख्य शीर्ष-3052-उपशीर्ष-02-तटीय नौवहन-01-नौवहन महानिदेशालय -01-00.11- यात्रा व्यय (घरेलू) से पूरा किया जाएगा तथा अन्य व्यय मुख्य शीर्ष -3052- उप शीर्ष -02- तटीय नौवहन -01- नौवहन महानिदेशालय -01-00.13- कार्यालय व्यय से पूरे किए जाएंगे। ब.प्र. 1999-2000 में इस कार्य के लिए 5 लाख रु. का प्रावधान किया गया है।

यह वित्त पक्ष के दिनांक 16-3-99 के अ.शा. नोट सं. 1465-एफ ए (टी)/99 के तहत उनकी सहमति से जारी किया गया है।

भवदीय

ह./-

(संजय विक्रम सिंह)

अवर सचिव, भारत सरकार

अधिकरण के विचारणीय विषय और शर्तें

(क) विचारणीय विषय

- (i) एफ एस यू आई हो ट्रेड ब्रांच, मुंबई के दिनांक 13-7-98 और 4-8-98 जे एम यू, मुंबई के दिनांक 8-5-98 और एन यू एस आई, मुंबई के दिनांक 22-2-99 के मांग पत्र की जांच करना और उचित सिफारिशें करना।
- (ii) प्रतिवादी सं. 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन के मामले पर विचार करना।
- (iii) 4 फरवरी, 99 से प्रारंभ हुई हड़ताल की अवधि के लिए वेतन में कटौती से संबंधित विवाद पर विचार करना।
- (iv) गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नियुक्त नाविकों के लिए नौवहन उद्योग द्वारा कार्यान्वित किए जाने के लिए वेतन और भत्तों तथा सेवा शर्तों में संशोधन के संबंध में उचित सिफारिशें करना।
- (v) विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों अर्थात् नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारियों, सामान्य रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों, कंपनी रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों आदि को ध्यान में रखते हुए गृह व्यापार और अप तटीय जलयानों पर नाविकों की नियुक्ति की प्रणाली और शर्तों की जांच तथा उपयुक्त सिफारिशें करना।
- (vi) उद्योग के अन्य क्षेत्रों में लागू पद्धति के मद्देनजर गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नियुक्त नाविकों के लिए कल्याण न्यास के गठन के मामले की जांच करना।
- (vii) गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नाविकों की नियुक्ति से संबंधित अन्य कोई मुद्दा।

(ख) शर्तें :—

- (i) अधिकरण का मुख्यालय मुंबई में होगा और सचिवालयिक सहायता नौवहन महानिदेशालय द्वारा प्रदान की जाएगी।
- (ii) अधिकरण द्वारा कार्यवाही के संचालन में 5.00 लाख रु. तक का व्यय किया जा सकता है और यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता तथा अन्य व्यय यात्रा व्यय एवं कार्यालय व्यय शीर्ष के तहत नौवहन महानिदेशालय द्वारा पूरे किए जाएंगे।
- (iii) यदि आवश्यक हो तो यह अधिकरण गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों के मालिकों और उन पर नियुक्त नाविकों की समस्याओं के आकलन के लिए लक्षद्वीप, पोर्टब्लेयर और अपतटीय प्लेटफार्मों का दौरा कर सकता है।
- (iv) यह अधिकरण साक्ष्य के लिए और विचारणीय विषयों से संबंधित सूचना प्राप्त करने के लिए अलग-अलग नाविकों अथवा नाविकों के किसी वर्ग अथवा नाविकों और पोत मालिकों की किसी यूनियन को जिसमें ऐसे नाविक नियुक्त हैं, बुला सकता है।

- (i) अधिकरण के सदस्य को प्रति बैठक 1500/- रुपए का भुगतान किया जाएगा तथा वह नियमानुसार अनुमत यात्रा भत्ते/दैनिक भत्ते का भी हकदार होगा।
- (ii) इस अधिकरण का कार्यकाल बैठक की तारीख से 6 महीने होगा जैसा कि मुम्बई उच्च न्यायालय द्वारा अपने दिनांक 16-2-99 के आदेश में निदेश दिया गया है।

[फा. सं. एस.आर.-11014/2/2005-एम.ए.]

ए. के. भल्ला, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(Department of Shipping)

NOTIFICATION

New Delhi, the 17th July, 2006

S.O. 1105(E).—In pursuance of sub-section (5) of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the Tribunal constituted as per the Bombay High Court order dated 05-05-2005 under the notification of the Government of India in the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways S.O. 1243(E) dated 7th September, 2005 to adjudicate the issues raised in the matter of Forward Seamen's Union of India versus Union of India in Writ Petition No. 2947 of 2004 and 3286 of 2004.

AWARD BY ONE PERSON TRIBUNAL

Smt. Pratima M. Umarji

1. Setting up of Tribunal

In pursuance of the Hon'ble High Court of Judicature at Bombay (OOJC) Order dated 05th May, 2005 in the matter of Writ Petition No. 2947 of 2004 (Forward Seamen's Union of India versus Union of India and Others) and Writ Petition No. 3286 of 2004 (The Shipping Corporation of India Limited versus Union of India and Others), the Ministry of Shipping, Transport and Highways (Department of Shipping), New Delhi vide its Notification No. S.O. 1243(E) dated 07th September, 2005 has constituted this One Person Tribunal under Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (Act No. 44 of 1958), for deciding the disputes, which have been raised in the said Writ Petitions in respect of the services of the employees engaged by the catering contractors on board the off shore supply vessels and multi purpose supply vessels. In the said Order, the Hon'ble High Court has framed the following issues, which are required to be decided by the One Person Tribunal, namely:—

- (i) Whether the catering staff engaged on board off-shore supply vessels, or as the case may be, multi purpose supply vessels, (owned by the ONGC and/or SCI) whether or not engaged by the catering contractor, are seamen within

the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958;

- (ii) In the event that the answer to the first issue above is in the affirmative, whether these persons are governed by the terms and conditions of service which have been laid down in the Kumud Bansal award as notified on 17th April, 2000; and
- (iii) In the event that these persons are held to be seamen but not governed by the terms of the Kumud Bansal award, what should be the appropriate terms and conditions governing their service.

(Copy of the order dated 05-05-2005 of the Hon'ble Bombay High Court at Annexure 'A').

2. Brief background leading to Hon'ble High Court order for appointment of the Tribunal

(I) The dispute in the present matter has arisen out of off-shore supply vessels (OSVs) belonging to the Oil and Natural Gas Corporation (ONGC) and the Shipping Corporation of India Limited (SCI), for which manning contracts were entered into by ONGC and SCI. The SCI had in-turn engaged the services of a catering contractor. The catering contracts have also been entered into by ONGC with catering contractors in respect of diverse vessels. Thus, the catering contractors had in-turn engaged a variety of catering staff for rendering duties on board the OSVs. The principal issue of dispute, which has been raised and which is to be resolved is whether the employees engaged by the catering contractors appointed by ONGC or as the case may be, by the SCI were seamen within the meaning of Section 3 (42) of the Merchant Shipping Act, 1958 (hereinafter referred to as "the said Act"). It is the contention of the ONGC and SCI that the catering staff employed by the catering contractors, who work on board the OSVs belonging to ONGC or SCI were not covered by the definition of "seaman" as defined by Section 3 (42) of the said Act and, therefore, they are also not covered by the Kumud Bansal Award and, therefore, the Kumud Bansal Award had no application to this category of workmen. This is the main matter of dispute between the contesting parties in the said Writ Petitions No. 2947 of 2004 and No. 3286 of 2004, filed in the Bombay High Court, leading to the passing of the said Order dated 5th May, 2005 by the Hon'ble Court, Justice Dr. D.Y. Chandrachud, J. directing the Government of India to constitute, in exercise of its powers under section 150 of the said Act, a Tribunal for deciding, *inter-alia*, the three disputes/issues mentioned in the previous para.

(II) Section 150(1) of the said Act empowers the Central Government to constitute a Tribunal and to refer to the Tribunal for adjudication of a dispute between seamen or any class of seamen or any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are likely to be

employed where such dispute exists or is apprehended. The said section 150 provides for the constitution of this expert adjudicatory forum to decide disputes relating to any matter connected with or incidental to the employment of seamen. During the course of the hearing, there was a broad consensus between the Counsel for the Petitioners, Counsel for ONGC and SCI that the Hon'ble Court may issue a direction to the Central Government to take steps for constituting an adjudicatory Tribunal in terms of section 150(1) of the said Act for resolving the points of dispute, which had arisen between the contesting parties. The Hon'ble High Court was also of the opinion that having regard to the background and nature of the dispute raised, constitution of a Tribunal under the said section 150 was eminently necessary in the interest of justice and that the disputes, which had arisen needed to be resolved in order to resolve festering problems of unrest and disquiet within a section of the staff engaged on these vessels and that as these vessels subserve high public purposes of the Union of India, disputes of this nature should be expeditiously settled not only in the interest of the contesting parties, but also in the public interest as well. Accordingly, by the said Order dated the 05th May, 2005, the Bombay High Court directed the Central Government to constitute a Tribunal to adjudicate upon the issues or the points of disputes raised in the said Petitions between the contesting parties. In compliance of the said High Court Order, the said dispute has been referred to this One Person Tribunal by the Government of India by its said Government Notification dated 5th September, 2005 read with its notification No. S.O. 115(E) dated 31st January, 2006 (Annexures 'B' and 'C').

3. Proceedings of the Tribunal

The One Person Tribunal held its first meeting on the 27th September, 2005 and *vide* its notice dated 27th September, 2005 has informed all concerned parties that the Tribunal will be holding its first hearing on 18th October, 2005 and that all the concerned persons/parties were directed to be present before the Tribunal and to submit their detailed written submissions in the said matter to the Tribunal for consideration. As per the request of the parties, the actual sitting/hearing of the Tribunal was convened on 25th October, 2005, wherein all the concerned parties, i.e. representatives of Forward Seamen's Union of India, Shipping Master, Mumbai Shri Subhash Barguzer and representatives of ONGC and SCI were present and they made their oral submissions as well as filed their written submissions before the Tribunal. The concerned parties were also granted adequate time as requested by them, to peruse and submit their rejoinders and additional rejoinders with reference to the first submissions made by either party in the matter to the Tribunal. All the parties completed their written submissions and rejoinders to the submissions, after having been given the extension of time for such submissions at their request, on 15th December, 2005. (The minutes of the oral hearing given to the Parties by the

Tribunal on the 25th October, 2005 are annexed at Annexure 'D'). The Tribunal then also called on the 21st March, 2006, in the office of the Tribunal, a meeting of the members of the Indian National Shipowners' Association (INSA), who owned OSVs to know their views and also to learn about the recruitment procedure followed, the status granted and the wages and allowances paid by them to the catering personnel engaged or employed on board their OSVs and whether they had implemented and followed Kumud Bansal Award for their catering personnel on board OSVs. (Copy of the minutes of the meeting is at Annexure 'E'). The Tribunal held in all 13 (thirteen) sittings between September, 2005 to March, 2006 to examine, consider and decide the disputes/issues raised for its decision/award.

4. Written submissions and main contentions of the Parties in brief

(A) Forward Seamen's Union of India (FSUI)

(1) The Forward Seamen's Union of India (FSUI) has made oral and written submissions before the Tribunal to justify and substantiate their claim that the catering staff employed on board off-shore vessels (OSVs) owned and/or manned by the Shipping Corporation of India Ltd. (SCI) are seamen within the meaning of the definition given in section 3(42) of the said Act. In support of its said contention, the FSUI has stated that the SCI and ONGC own a number of ships registered under the Merchant Shipping Act, which are all above 200 GRT either as Home Trade Ships or Foreign Going Ships and, therefore, they are required to observe all the mandatory statutory requirements in respect of the seamen employed or engaged on board their OSVs. It is further stated by the FSUI that, there are three Departments in a ship; (a) Deck; (b) Engine; and (c) Saloon or Catering Department. The Deck Department consists of persons, who are engaged in navigational and other jobs in relation to cargo gears and maintenance. The Engine Department comprises persons, who are responsible for running and maintaining the entire engineering operations of the ship under the Chief Engineer of the ship. The saloon or catering department comprises persons engaged for preparation of food and beverages, cleaning of utensils, house keeping jobs for persons on board ships and themselves and looking after other incidental work under the supervision of an in-charge. It is contended by the FSUI that all these persons face the same health hazards and physical and mental hazards as faced by the seamen during the time they are on board the OSVs and fall in the same general/common category of "seamen". The Union has in support of its said contention, that all the saloon or catering staff is also covered by the definition "seamen", quoted relevant legal provisions contained in the said Act and the statutory rules framed thereunder as well as the directions issued by the National Maritime Board for the purpose of minimum safe manning requirements stipulated for an off-shore supply vessel (OSV).

(11) The Union has pointed out that Section 3(42) of the said Act, which defines the term "seamen" provides that seamen means every person (except a master, pilot or apprentice) employed or engaged as a member of the crew of a ship under this Act.". Therefore, according to the Union, the catering personnel engaged on board a vessel as part of the crew fall within the definition of "seamen" irrespective of the fact that whether such "seamen" are engaged by a contractor or by owner of the vessel or the manning agent or a master of the vessel thereof. It is further pointed out by the Union that the term "seamen" has not been defined in the Act, but has been defined in the Merchant Shipping (Crew Accommodation) Rules, 1960. Rule 2(c) of the said Rules defines the term "crew" to mean seamen and apprentice. So the term "seamen" and "crew" have been used synonymously in the Act and all those covered by the expression "seamen" would become "crew" of the ship for the purposes of the provisions of the said Act. For the purposes of this Act, it means all persons doing some work or performing some assigned task on board a vessel. The Union has further pointed out the provisions of Sections 95, 99 and 100 of the said Act, which read in its entirety make it clear that as per the said provisions, no person shall engage or carry to sea any seaman under the said Act on any ship from any port of India unless such person is in possession of certificate of discharge or a continuous certificate of discharge under the said section and that a master of every Indian ship except a home trade ship of less than 200 tons gross, is required to enter into an agreement with such seaman/crew, whom he engages and carries to sea as one of his crew from any port in India. The explanation (b) to the said Section 95 explains the meaning of the expression "seafarer" used in that section to mean any person who fulfils the conditions to be employed or engaged in any capacity on board seagoing ships other than a Government ship used for military or non-commercial purposes. It is pointed out by the Union that all the nine concerned catering personnel in this proceedings possess Continuous Discharge Certificates from the office of the Shipping Master and they fulfil all the eligibility conditions as specified in the Merchant Shipping (Continuous Discharge Certificate-cum-Seafarers' Identity Document) Rules, 2001 and are duly qualified with all the necessary certificates as prescribed by Merchant Shipping (Standards of Training, Certificates and Watchkeeping for Seafarers) Rules, 1998. The Union has further quoted the provisions of statutory Rules, i.e. Merchant Shipping (Muster) Rules, 1968, the Merchant Shipping (Medical) Rules, 2000 and the Merchant Shipping (Crew Accommodation) Rules, 1960, which clearly recognize the catering personnel or the ratings of Catering Department as a part of the ship crew and make specific provisions with regard to the catering personnel. It is further pointed out by the Union that the Kumud Bansal Award dated 31st December, 1999 has set out wage level to be given to seamen engaged on board

OSVs and barring the Shipping Corporation of India Ltd. (SCI) and the Oil and Natural Gas Corporation (ONGC), the other member shipowners have implemented the Award in favour of the catering crew on board their respective OSVs. It is only the SCI and ONGC, who clearly in breach of the said Award, are engaging this category of seamen either through a canteen contractor or independently without extending the wage limits and service conditions set out in the said Award, although in case of other seamen on board OSVs, they are opening Articles of Agreement and granting them the wages and allowances as per the Kumud Bansal Award. Therefore, the Union has submitted that the SCI and ONGC are doing injustice to the catering crew on board OSVs and are clearly exploiting the said staff and they must be compelled to abide by the Kumud Bansal Award and must be required to comply with the provisions of the Merchant Shipping Act, 1958 regarding the employment and other service conditions of the seamen, which should include the catering crew.

(B) The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

The Shipping Corporation of India Ltd. (SCI) has strongly refuted the contention of the FSUI and it is their contention that the OSV is neither a foreign going vessel nor a home trade vessel as defined under the said Act and, therefore, the provisions of the Merchant Shipping Act, 1958 have no application to the OSVs. It is further contented by the SCI that the definition of term "seamen" as contained in Section 3(42) of the said Act does not cover the catering staff or the catering personnel and would include only the crew employed for manning a ship for marine and navigation operations. They have further relied on the Calcutta High Court judgement, wherein the Hon'ble Court has held that the Bazaarmen engaged were not seamen for the purposes of the said Act. It is also pointed out by the SCI that the Kumud Bansal Award did not cover the catering personnel employed on board an OSV and that in any case, the Kumud Bansal Award has been terminated and is no more operative. It is further argued by the SCI that the perusal of the said Award makes it clear that the said Award provides for catering employees in so far as the Home Trade vessels are concerned, the said bifurcation is missing so far as OSVs are concerned. It is further argued that the seamen referred to in relation to OSVs is a separate category of seamen employed for deck and engine work and it does not include all categories of employees governed by the said Section 3(42). The SCI has also argued that as the OSV is neither a foreign going ship nor a Home Trade ship; the question of provisions of the said Act relating to opening of articles with the catering staff by the Master of the ship does not arise and, therefore, the plea of the Union for inclusion of catering department employees within the definition term "seamen" under the said Act needs to be rejected.

(C) Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC)

The Oil and Natural Gas Corporation (ONGC)'s first

contention is that in the said Writ Petitions filed by the Petitioner Union, no relief was claimed against ONGC. Therefore, the Union's plea against the ONGC needs to be rejected. It is also the contention of the ONGC that the said company is a Government company and its main objective is exploration of oil and natural gas and drilling activities, which are carried out in the national and public interest and for that purpose, the ONGC requires OSVs, multi purpose vessels and other vessels of different types and also specialized rigs for carrying out the exploration/investigation activities in the Indian Economic Zone and the OSVs provide support services for exploration and drilling operations and it is the policy of the ONGC to appoint contractors for providing catering services on the OSVs/multi purpose vessels. It is further contended by ONGC that the catering personnel are not being engaged in any of the navigation or manning operations. Their activities could not qualifying them as seamen and, therefore, they cannot qualify for any of the service conditions and wages as applicable to the crew on a ship. It is also the contention of the ONGC that ONGC gives most of these vessels on O & M basis to SCI. These vessels are operated and maintained by the SCI. The SCI has its qualified and trained crew for the purpose of operating and manning the vessels and ONGC appoints an independent catering contractor, who is in-charge of catering services of the said vessels operated and manned by the SCI. The catering staff are in the employment of the catering contractor and they are neither the employees of ONGC nor the employees of the SCI. For all purposes, the catering contractor is the employer of the catering staff and, therefore, merely because a person is on board a vessel does not make him a seaman. According to the ONGC, the catering staff are not seamen under Section 3(42) of the said Act and they are persons merely on board, but are not engaged on board. The ONGC has further contended that as ONGC enters into a contract with these canteen contractors for its vessels, the provisions of Section 100 of the said Act, which stipulated entering into an agreement between the crew of the ship and the Shipping Master has no application to the catering staff employed by its canteen contractor for rendering catering services to the crew and officers on board OSVs. It is also contended by the ONGC that the Kumud Bansal Award does not take cognizance of catering staff employed on the OSVs and multi purpose vessels and is, therefore, not applicable to the catering staff engaged on the OSVs of ONGC or SCI. The ONGC has thus rejected all the claims and contentions of the Union for treating the catering staff on board their OSVs as seamen for the purposes of the provisions of the said Act.

(D) Shipping Master, Mumbai

The Shipping Master, Mumbai has in brief submitted before the Tribunal that he was approached by the representatives of the Forward Seamen's Union of India (FSUI) and the Shipping Corporation of India Limited (SCI)

in connection with the dispute regarding non-opening of Articles of Agreement and non-payment of wages and allowances in respect of certain crew members employed on offshore Oil and Natural Gas Corporation (ONGC) vessel, M.V. "Samudra Sarvekshak", on the ground that the said ONGC vessel was engaged in cent percent commercial activities. It is further submitted by him that he had, after examining the statutory provisions of the Merchant Shipping Act and Rules framed thereunder, come to a conclusion that such catering personnel engaged on board off-shore supply vessel (OSV) "Samudra Sarvekshak" (being a vessel which had a trade license and which was engaged in cent percent commercial activities), were "seamen" within the definition of term "seamen" obtaining in Section 3(42) of the said Act and were, therefore, entitled to wages as applicable with other terms of employment and service conditions as per the relevant Collective Bargaining Agreement sector-wise, as applicable in the OSV sector.

(5) Tribunal's Reasoning and Findings on the Terms of Reference:—

(I) Reference/Issue No. (i):

Whether the catering staff engaged on board off-shore supply vessels, or as the case may be, multi purpose supply vessels, (owned by the ONGC and/or SCI) whether or not engaged by the catering contractor, are seamen within the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958;

Tribunal's Findings on the first issue :

In the background of the brief facts and submissions of the concerned parties obtained (as stated in the previous paras), for the purpose of ascertaining the correct legal position with reference to the said issue, it is necessary to examine the relevant provisions of the Merchant Shipping Act, 1958, as amended by Merchant Shipping (Amendment) Act, 2002 (Act No. 63 of 2002, which has come into force with effect from 1st February, 2003).

(II) Section 2 of the said Act, which is relating to the scope or application of the said Act read with Section 21 of the same, which is relating to Indian ships *inter-alia* provides for application of the said Act (unless otherwise expressly excluded) to any vessel registered in India or required to be so registered under this Act and the Indian ships wholly owned by a citizen of India or a company or body established under a central or state law with its head office in India or by a co-operative society registered under the central or state co-operative law. Therefore, unless expressly excluded by law or Government, every Indian ship covered by Section 2 read with Section 21, registered under the said Act, would be governed by the provisions of the Merchant Shipping Act, 1958. In the present case, it is recorded in the affidavit of the Shipping Master, Mumbai filed before the Bombay High Court and also contended

by the FSUI that all the OSVs used by SCI and ONGC are of more than 200 tons gross and are registered under the Act and are, having trade license and are indulging into commercial activities. It is also pointed out by the Union that the SCI and ONGC are opening Articles of Agreement on OSVs for other seamen and rating excepting catering crew, as required by Section 100 of the said Act.

(III) In the light of the above, especially the provisions of section 2 read with section 21 of the said Act and the fact that the SCI and ONGC are opening Articles of Agreement with the other seamen on board OSVs, it must be held that the OSVs owned by SCI and ONGC, which are registered under the said Act are covered by the provisions of the Merchant Shipping Act and their contention that the provisions of the said Act have no application to their ships, which are deployed as OSVs is not tenable.

(IV) As regards the scope of the definition of the term "seamen" contained in section 3(42) of the said Act, the said section 3(42) defines the term "seaman" to mean every person (Except a master, pilot or apprentice), employed or engaged as a member of the crew of a ship under this Act, but in relation to sections 178 to 183 (inclusive), includes a Master. The said Act does not anywhere define the term "crew". However, the Merchant Shipping (Crew Accommodation) Rules, 1960 framed under the said Act, rule 2(c), defines the term "crew" to mean "seamen and apprentice". It is also noticed that various other statutory rules framed under the said Act also use, the common or general heading or description "seaman", while covering in the said rules, all category of seamen including the category of catering staff or personnel. A list of such statutory rules is annexed at Annexure 'F'. A special mention is also required to be made to the Minimum Safe Manning Requirements, which stipulates that an OSV must along with other personnel have a "Cook" on board an OSV. Perusal of all these provisions clearly go to establish that a "Cook" and other catering personnel (engaged as per the need of the ship) are integral and essential part of the crew (seamen) on board of a vessel. On the perusal of the other relevant provisions of the Act, also it is noticed that in all these sections especially the provisions of Part VII of the Act relating to "seaman" and "apprentices", the expression "seaman" "crew" and "seafarer" have been used synonymously and interchangeably. It is pertinent to note the provisions of sections 95, 96, 99 and 100 of the said Act, in detail, for the purpose of deciding the issue raised for consideration.

(V) Section 95 in Part VII of the said Act (amended by Act No. 63 of 2002), which relates to "Business of Seamen's Employment Offices", contains an Explanation to the said section, which gives the meaning of the term (a) "Recruitment and Placement Services" and the expression (b) "seafarer" used in the said section 95. On perusal of the provisions of the said section 95, as per the said

explanation, the expression (a) "Recruitment and Placement Services" means "any person, company, institution, agency or other organization, in the public or private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of employers or placing seafarers with employers". Clause (b) of the said explanation provides that, the expression 'seafarer' means any person who fulfils the conditions to be employed or engaged in any capacity on board sea-going ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes. Section 96 prohibits supply or engagement of seamen in contravention of the provisions of the said Act. Sub-section (1) thereof provides that;

a person shall not engage or supply a seaman to be entered on board any ship in India unless that person is the owner, master or mate of the ship, or is the agent of the owner or is bona fide the servant and in the constant employ of the owner or is a Director of a Seamen's Employment Office, or a Shipping Master.

Sub-section (2) and (3) of the said section 96 further provide as follows :—

"(2) a person shall not employ for the purpose of engaging or supplying a seaman to be entered on board any ship in India, any person unless that person is the owner, master or mate of the ship, or is the agent of the owner or is bona fide the servant and in the constant employ of the owner or is a Director of a Seamen's Employment Office, or a Shipping Master.

(3) a person shall not receive or accept to be entered on board any ship any seaman, if that person knows that the seaman has been engaged or supplied in contravention of this section or section 95"

Section 98 then provides for prescribing of mandatory qualification for being engaged or carried to sea to work in any capacity and prohibition of engaging or carrying to sea any seaman to work in any capacity in any ship unless the seaman is in possession of the prescribed qualifications and fitness certificate. Section 99 further prohibits engagement of seamen from any Indian port unless such seaman is in possession of a certificate of discharge or a continuous certificate of discharge issued under that Part (Part VII). Under section 100, the master of every Indian ship, except a Home-Trade ship of less than 200 tons gross, is required to enter into an agreement in accordance with the said Act with every seaman whom he engages and carries to sea as one of his crew from any port in India.

(VI) On perusal of the above provisions of the said Act, a clear legal position emerges that under the said Act (as amended in 2002), as it stands today, it is not feasible for any person other than the owner, master or mate of the ship or the agent of the owners or a bona fide full time

employee of the owner or a Director of a Seamen's Employment Office or a Shipping Master to engage or supply a seaman (seafarer) to be entered on board any ship in India. Similarly, any person is prohibited from employing any person for the purposes of engaging or supplying such person as a seaman to be entered on board any ship in India unless such person employing a seaman is the owner, master or mate of the ship, or is the agent of the owner or is bona fide the servant and in the constant employ of the owner or is a Director of a Seamen's Employment Office, or a Shipping Master. It also prohibits any person from receiving or accepting anybody as a seaman to be entered on board any ship if such person knows that the seaman has been engaged or supplied in contravention of the said section 96 or section 95.

(VII) It is also clear that any person in order to be eligible for being employed or engaged as a 'seafarer' or seaman' in any capacity on board a sea-going ship (other than a Government ship used for non-commercial purposes), must possess or fulfill the necessary (relevant) qualifications prescribed for such post or the category of seafarer or seaman under the relevant rules framed for the said purpose under section 98 of the said Act i.e. Merchant Shipping (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) Rules, 1998 read with Merchant Shipping (Continuous Discharge Certificate-cum-Seafarers' Identity Document) Rules, 2001 and Medical Rules, 2000. Once a person is in possession of prescribed qualifications or fulfils these mandatory statutory requirements, such person would be eligible for being employed or engaged on board a sea-going ship as a seafarer/seaman in the capacity for which he qualifies. On the other hand, as provided in section 99 of the said Act, there is also a statutory prohibition on engagement by any person as a seaman in Indian port without such person (seaman) possessing a certificate of discharge or a continuous certificate of discharge issued under the said Part VII of the Act.

(VIII) It is also extremely important to note that besides the fact that all the statutory rules relating to "seamen" clearly mention, include and provide for catering personnel (staff) as part of the shipping crew (seamen) (of course non-technical), the various agreements between the INSA and NUSI and FSUI also in every such agreement clearly mention, include and provide for catering wing/department as an integral part of the "seamen" (crew) of the ship along with the engineering and deck wing/department seamen or crew and lay down their wages allowances and all the other perks and facilities admissible and granted to other seamen or crew.

(IX) In the light of the legal position stated above, the catering personnel concerned in the matter under consideration, who are in possession of the valid continuous discharge certificates issued by the Shipping

Masters of Mumbai and Kolkata ports (copy at Annexure 'G') and who have been employed or engaged for rendering catering services on board the OSV s of SCI and ONGC, whether employed directly by the owners of the ship or Shipping Company - SCI or ONGC, as the case may be, or by any of their authorized agent (as provided in section 96) would be "seamen"/"seafarer" within the meaning of the expression 'seaman' as defined in section 3 (42) of the said Act and would be governed by the provisions of the said Act. It may be observed here that in view of the above statutory provisions, the catering contractor or agent employing or engaging or supplying the qualified catering staff for work on board the OSVs of SCI and/or ONGC must be construed or deemed to be acting as authorized agent on behalf of the SCI or ONGC, as the case may be, as envisaged by the said section 96 (1) and to hold any way otherwise and to treat the qualified catering staff engaged on board the said OSVs only as employees of the catering contractor and not bona fide seafarers or seamen in the employment of SCI or ONGC would amount to total and gross violation of the mandatory statutory provisions of Part VII of the said Act and may also attract penal provisions contained in section 436 of the said Act.

(X) In this view of the matter, the argument of the SCI and ONGC that they are employing the catering personnel to work on board their OSVs through a catering contractor, and that they are employees of the catering contractor and not seamen under section 3 (42) of the said Act and are not their employees, is legally not tenable. In the light of the legal position stated, the other argument of the SCI and ONGC that because the catering staff is not engaged in the actual manning or navigation operation of a vessel, they cannot be treated as "seafarer" or "seamen" or "crew" of the ship for the purposes of the said Act is also legally not tenable. Therefore, the answer to the first issue raised is in the affirmative. The catering personnel engaged on board OSVs or as the case may be, multi-purpose supply vessels (owned by the ONGC and/or SCI), whether or not engaged by the catering contractor are, in the opinion of this Tribunal, "seamen" within the meaning of section 3 (42) of the Merchant Shipping Act, 1958.

(XI) As regards the Hon'ble Kolkata High Court judgement delivered on 22nd December, 2003 in the Bazaarmen's matter referred to by the SCI and ONGC, on perusal of the said judgement, it is seen that the said decision is distinguishable on material facts. In the said Writ Petition, the Hon'ble Court has, for considering the issue that whether the Bazaarmen/Canteen Crew are entitled to the relief claimed, observed that, the issue needed to be considered in the light of the amended provisions of the Merchant Shipping Act, 1958, as amended by the Merchant Shipping (Amendment) Act, 2002 and the Hon'ble Court has observed that the Bazaarmen could claim the benefit of seamen or seafarers only if they could satisfy the test of the definition given in the Explanation ('b') to section 95 of the said Act.

The Explanation ('b') to the said section 95 explains the meaning of the term "seafarer" contained in the said section as "any person who fulfills the conditions to be employed or engaged in any capacity on board a sea-going ship other than a Government ship used for military or non-commercial purposes".

(XII) It has been noted by the Hon'ble High Court that the tender notices floated by the Administration on behalf of the SCI had specifically provided that the Bazaarmen to be employed for providing canteen facilities on board the ship should be in possession of a valid Continuous Discharge Certificate. The Hon'ble Court has then, while finally deciding the issue in the light of all relevant facts and the provisions of the said section 95 [especially the said Explanation clause ('b')], taking note of the statement made by the learned Senior Counsel appearing in the matter on behalf of the Director of Shipping Services that, the concerned Bazaarmen did not possess the requisite Qualification for seamen (mandatory Continuous Discharge Certificate) and also the fact that admittedly those Bazaarmen did not have any privity of contract with the owner of the ship has held that the said Bazaarmen were not entitled to claim the benefits of the seamen/seafarers under the said Act.

(XIII) In the present case, it is, however, pertinent to note that all the concerned seamen (catering personnel) engaged on board the OSVs of SCI and ONGC are in possession of the requisite qualifications of seamen/seafarers (valid Continuous Discharge Certificate). Therefore, the said judgement cannot be applied to the present case under consideration of the Tribunal.

(6) **Reference/Issue No. (ii) :**

(B) *In the event that the answer to the first issue above is in the affirmative, whether these persons are governed by the terms and conditions of service, which have been laid down in the Kumud Bansal award as notified on 17th April, 2000;*

(I) As the answer to the first issue is in the affirmative, the second issue, which is required to be decided, is whether these persons are governed by the terms and conditions of service, which have been laid down in the Kumud Bansal Award as, notified on 17th April, 2000 (Annexure - 'H'). For deciding the second issue, the following facts are required to be considered.

(II) On perusal of Smt. Kumud Bansal— One Person Tribunal Award, it is seen from the Terms of Reference No. I relating to Charter of Demands that the Forward Seamen's Union of India (FSUI)'s Charter of Demands is for Home-Trade vessels seamen and for off-shore supply vessels (OSVs) seamen and petty officers also. The Kumud

Bansal Tribunal has in its award recommended the revised wage structure and allowances for (i) Home-Trade Seamen as well as (ii) OSVs (seamen and Petty Officers). While recommending the revised wages and allowances for the category of Home-Trade seamen, the said Tribunal has given the bifurcation of the Home-Trade seamen category into 3 sub-categories or departments.

Home-Trade Seamen :— (1) deck department; (2) engine department; and (3) saloon/catering department. The catering or saloon department category mentions butler/chief steward, chief cook and baker, chief cook, second cook, third cook, general steward, saloon utility hand, pantry mate, etc. Thus, under the broader head or category of "seamen", the sub-categories of deck, engine and saloon/catering departments have been specifically mentioned in the said Award. As regards the OSVs Sector Award, the Tribunal has mentioned only one general or common main category of "seamen" but has not further sub-categorized the deck, engine and saloon or catering department as done in the case of Home-Trade seamen. Relying only on this, the SCI and ONGC have argued that the said Award does not apply to the catering department or catering staff of OSVs/multi support vessels. However, it is pertinent to note that it has been noticed by this Tribunal on perusal of record of that Award that whilst submitting their charter of demands for OSV Sector and Home-Trade Sector, the NUSI as well as FSUI have submitted their Charter of Demands in general terms only and there is no specific reference or bifurcation in the Charter of Demands of FSUI as well as NUSI to any specific sub-category or there is no bifurcation of the class or category of seamen. Both the Unions have simply made their demands in a general term for a common category of "seamen" only. However, while giving the Award, the said Tribunal, has in the case of Home-Trade vessels, deemed fit to give detailed description or the bifurcation of Home-Trade seamen into the obvious three sub-categories of deck, engineering and saloon/catering, while indicating the recommended revised wage structure. This, in other words, means that the main department or category of "seamen" includes all the three sub-departments in the case of OSV sector as well and all those "seamen" on board OSVs employed in the capacity other than that of petty officers would be covered by the general category of "seamen". It is also pertinent to note that on perusal of the past two memorandum of agreements between INSA and NUSI/FSUI for revising the terms and conditions of services of petty officers and seamen in OSV Sector, for the years 1996 - 1998 and for the years 1998 - 2000, also there are only two categories mentioned in those agreements, i.e. petty officers and seamen which, in other words, means that it is an accepted practice to categorize the persons engaged on the OSVs into only two categories, i.e. petty officers and seamen and it is not the practice to either submit the Charter of Demands or to enter into the agreement by giving details

of all the sub-categories covered under the main category "seamen". Therefore, simply because there is no specific mention of catering personnel or catering department under the category of "seamen" in the said Award, it is not correct to presume or hold that the Bansal Award for OSVs did not apply to all the "seamen" and that "seamen" falling in the category of saloon/catering department of OSV Sector have been specifically excluded from the scope of the said Award. It is only logical to construe that all the persons on board OSVs employed or engaged as "seamen", irrespective of the specific sub-category or description, are governed by the Bansal Award. If the argument of SCI and ONGC that because the catering department or saloon department is not specifically mentioned in the said Award (as in the case of Home-Trade Sector where specific mention is made to such department) is accepted, then it could also be argued that since there is also no specific mention of personnel of the deck and engine departments by specific description (as in the Home-Trade Sector Award), the said Award also does not include them or those departments. Such argument of course, is void of any logic or sense. Therefore, it must be accepted that all those falling in the category of "seamen" employed on OSVs are covered by the Kumud Bansal Award. It is also necessary to note here that in all the agreements between INSA and NMB relating to foreign going vessels also, the general category of "seamen" have been divided into three sub-categories (as done in the case of Home-Trade Sector by the Bansal Award), i.e. deck department, engine department and saloon/catering department and in the same, the catering department includes chief steward, barmen, pantrymen, chief cook and baker, crew cook, second and third cook and crew cook's mate, baker mate and utility steward and utility mate and general steward utility. Similarly, the various agreements of INSA and NMB regulating the conditions of service of foreign going seamen clearly mentions the catering personnel as one of the wings of the seamen or crew of the ship and gives the wages and service conditions of catering personnel along with deck and engine room personnel comprising the entire crew on board foreign going ships. It may also be recorded here that in the meeting held by the Tribunal on 21st March, 2006 of the INSA Members owning OSVs, many members accepted that they are implementing the Kumud Bansal Award for their seamen, which also include the catering personnel on board their OSVs. They also clarified that although Kumud Bansal Award has technically speaking expired, as there is no fresh agreement entered into or finalized as yet between the Unions and INSA, the said Award is very much operative and by granting ad-hoc increments as decided by INSA and Unions, it is being implemented by the Industry for all seamen, to-date.

(II) It may be recorded here that it is seen from the last para (para 2.55) of the Kumud Bansal Award that the Tribunal had taken up only three terms of references as per the High Court Order and the additional four references

(as referred by the ONGC) added by the Government were not held to be admissible for adjudication by the Tribunal and so those references were not considered by that Tribunal.

(III) In view of the above, it must be held that the Bansal Award relating to OSV Sector seamen includes and applies to all the seamen engaged on board the OSVs including the catering personal on board such vessels. Therefore, with reference to the second issue, this Tribunal holds that the said catering personnel are governed by the terms and conditions of service, which have been laid down in the Kumud Bansal Award notified on 17th April, 2000.

(7) (C) Reference/Issue No. (iii):

In the event that these persons are held to be seamen but not governed by the terms of the Kumud Bansal award, what should be the appropriate terms and conditions governing their service.

As the answer to the first and second issues is in the affirmative, the third issue does not survive for consideration of this Tribunal.

Place : Mumbai

(PRATIMA M. UMARJI)

Dated : 25th March, 2006

One Person Tribunal

LIST OF ANNEXURES TO THE AWARD

S.No.	Subject	Annexure
1.	Order dated 5th May, 2005 of the Hon'ble High Court of Judicature at Bombay in W.P. No. 2947 and W.P. No. 3286 of 2004.	'A'
2.	Notification S.O. 1243(E) dated 7-9-2005 appointing Smt. Pratima Umarji, Principal Secretary (Retired), Govt. of Maharashtra as One Person Tribunal.	'B'
3.	Notification S.O. 115(E) dated 31-1-2006 extending the time of the Tribunal till 31st March, 2006.	'C'
4.	Minutes of the hearing held on 25-10-2005 at 1100 hours in the office of the Hon'ble One Person Tribunal, O/O D.G. Shipping, Mumbai.	'D'
5.	Minutes of the meeting held with INSA member companies on 21-3-2006 at 1500 hours in the office of Hon'ble One Person Tribunal, O/O D.G. Shipping, Mumbai.	'E'

- | | |
|--|-----|
| 6. List of the Statutory Rules referred in the Award. | 'F' |
| 7. Letters dated 16/1/06 from Shipping Master, Mumbai/Kolkatta, certifying the CDCs held by 9 Catering personnel. | 'G' |
| 8. Award of Hon'ble One Person Tribunal, Smt. Kumud Bansal, notified by the Govt. of India vide Notification S.O. 388(E) dated 17th April, 2000. | 'H' |

K. S. VARADARAJAN, Executive Officer

ANNEXURE 'A'

IN THE HIGH COURT OF JUDICATURE AT BOMBAY

O. O. C. J.

WRIT PETITION NO. 2947 OF 2004

Forward Seamen's Union of IndiaPetitioners

Vs.

Union of India & Anr. ...Respondents

Mr. C. U. Singh with Ms. M. D' Souza i/b Mr. K.S. Bapat for the Petitioners.

Mr. V.S. Masurkar with Kiran Kandpile for Respondent Nos. 1, 2 and 4.

Mr. Suresh Pakale for Respondent No. 3.

Mr. S.K. Talsania with Mr. S. V. Uttam and Mr. K. Neherji i/b Mulla & Mulla & C. B. & C. for Respondent No. 5.

WITH

WRIT PETITION NO. 3286 OF 2004

The Shipping Corporation of India Limited ...Petitioners.

Vs.

Union of India & Ors. ...Respondents.

Mr. S.K. Talsania with Mr. S.V. Uttam and Mr. K. Neherji i/b Mulla & Mulla & C.B. & C. for the Petitioners.

Mr. Kiran Kandpile with Mr. Suresh Pakale for Respondent No. 1.

Mr. Rajiv Kumar with Mr. Nitin Sharma i/b Juris Consultus for Respondent No. 4

Mr. C.U. Singh with Ms. M. D'Souza i/b Mr. K. S. Bapat for Respondent No. 5.

CORAM : DR. D.Y. CHANDRACHUD, J.

5th May, 2005.

P.C. :

1. The dispute in the present case arises out of off-shore supply vessels belonging to the Oil Natural Gas Corporation (ONGC) and the Shipping Corporation of India

(SCI). In respect of certain O.S.V.s belonging to ONGC, manning contracts have been entered into between ONGC and SCI. SCI has in turn engaged the services of a catering contractor. Catering contracts have been entered into by ONGC or, as the case may be SCI with catering contractors in respect of diverse vessels. The catering contractors in turn engage a variety of catering staff for rendering duties on an off-shore supply vessel belonging to ONGC which is under a manning contract with SCI. In purported exercise of powers conferred by Section 11(2) of the Merchant Shipping Act, the Director General of Shipping has set aside the order passed by the Shipping Master.

4. The principal issue which has been raised in this Petition is as to whether the employees engaged by catering contractors appointed by ONGC or, as the case may be, by SCI are seamen within the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958. Section 3(42) defines the expression 'seaman' to mean every person (except a master, pilot or apprentice) employed or engaged as a member of the crew of a ship under the Act, but to include also a master in relation to the provisions of Sections 178 to 183. The allied issue is as to whether, in the event that these employees are seamen within the meaning of Section 3(42), whether they would be governed by the Kumud Bansal award. On behalf of the ONGC and the SCI, it has been urged that the terms of reference of the Kumud Bansal award did not specifically incorporate this category of workmen and that therefore this award will have no application. This is a master of dispute between the contesting parties.

5. Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 empowers the Central Government to constitute a Tribunal and to refer to the Tribunal for adjudication a dispute between seamen or any class of seamen or any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are likely to be employed where such dispute exists or is apprehended. Section 150 provides for the constitution of this expert adjudicatory forum to decide disputes relating to any matter connected with or incidental to the employment of seamen. This would be wide enough to cover the disputes which have arisen in the present case including the status of the workmen and in the event, that the workmen are seamen for the purposes of the Act, what should be the appropriate terms and conditions of service to govern their engagement.

6. During the course of the hearing, there is a broad consensus between Counsel for the Petitioners, Counsel for ONGC and Counsel for SCI that a direction may be issued to the Central Government to be steps for constituting an adjudicatory Tribunal in terms of Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958. Having regard to the background and nature of the disputes raised, I am of the view that the constitution of a Tribunal under Section 150 is eminently necessary in the interests of justice. The disputes which have arisen must be resolved in order to

resolve festering problems of unrest and disquiet within a section of the staff engaged on these vessels. The vessels subserve high public purposes of the Union of India and disputes of this nature should be expeditiously settled not only in the interests of the contesting parties but in the public interest as well.

7. Accordingly, this Petition is disposed of by directing the Government of India to constitute, in exercise of its powers under Section 150, a Tribunal for deciding *inter alia* the following disputes which have been raised by the Petitioners in respect of the services of the employees engaged by Catering contractors on board the off-shore supply vessels and multi-purpose supply vessels :

- (i) Whether the catering staff engaged on board off-shore supply vessels, or as the case may be, multi purpose supply vessels, (owned by ONGC and/or SCL) whether or not engaged by the catering contractor, are seamen within the meaning of Section 3(42) of the Merchant Shipping Act, 1958;
- (ii) In the event that the answer to the first issue above is in the affirmative, whether these persons are governed by the terms and conditions of service which have been laid down in the Kunud Bansal award as notified on 17th April, 2000; and
- (iii) In the event that these persons are held to be seamen but not governed by the terms of the Kunud Bansal award, what should be the appropriate terms and conditions governing their service.

8. The Central Government is directed to constitute a Tribunal in compliance with the aforesaid direction within a period of two months. The Tribunal upon being constituted shall endeavour to conclude its proceedings and render its award within a period of four months thereafter.

9. All the rights and contentions of the parties are kept open.

10. The Tribunal shall adjudicate upon the issue uninfluenced by any of the observations contained in the order of the Shipping Master and/or the Director General of Shipping.

11. Counsel appearing for the Union of India and the Director General of Shipping in these proceedings undertakes to take steps to communicate the present order to the appropriate authority.

12. The Writ Petition is accordingly disposed of since no other point has been pressed on the either side. There shall be no order as to costs.

S. A. KHOCHARE
Section Officer

MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(Department of Shipping)

NOTIFICATION

New Delhi, the 7th September, 2005

S.O. 1243 (E).—Whereas the Hon'ble High Court of Bombay vide order dated 5-5-2005 in Writ Petition No. 2 of 2004, Forward Seamen's Union of India *Versus* Union of India & Others has directed that a Tribunal may be constitution under Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958) and refer the dispute raised by the petitioner in regard.

Therefore, in exercise of the powers conferred by Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 One Person Tribunal was constituted and Shri R.R. Sinha, IAS (MH, 1976), Principal Secretary (Transport & State Excise), H Department Mantralaya, Mumbai was appointed to the said Tribunal *vide* this Ministry's notification of even number published in the Gazette of India Extraordinary under No. S.O. 1113(E) dated 10th August, 2005. Now Shri R.R. Sinha sought voluntary retirement from the Government service w.e.f. 15th October, 2005 and therefore, he shall not be able to discharge the duties of One Person Tribunal.

Now, therefore, in supersession of this Ministry's notification of even number published in the Gazette of India, Extraordinary under No. S.O. 1113(E) dated 10th August, 2005 and in exercise of the powers conferred by Section 150 of the said Act, the Central Government hereby constitutes a Tribunal, with headquarters at Mumbai and refers the dispute by petitioner and appoints Smt. Pratima Umerji, Principal Secretary (Retired), Government of Maharashtra, to the Tribunal who shall submit the award of the Tribunal to the Central Government within 4 months from the date of publication of this Notification in the Official Gazette. The Terms of Reference and the Terms & Conditions of said Tribunal are shown in the Schedule given below.

SCHEDULE

(A) TERMS OF REFERENCE

To examine the issues raised by the petitioner in the Writ Petition No. 2947 of 2004 filed by the Forward Seamen Union of India and to follow the directions of the Hon'ble High Court of Bombay in the order dated 5-5-2005 in the mentioned Writ Petition and to make appropriate recommendations.

(B) TERMS AND CONDITIONS

- (i) The Tribunal shall have its headquarters at Mumbai and Secretarial Assistance shall be provided to the Office of the Directorate General of Shipping, Mumbai.
- (ii) The expenditure incurred by the Tribunal in conducting the proceedings and TA/DA and

Other allied expenses shall be met out of travel and Office Expenses Budget of the Directorate General of Shipping, Mumbai.

- (iii) The Tribunal may invite individuals or any union of seamen, persons connected with the matter and owners of ships for giving evidence and for obtaining information relevant to the Terms of Reference. Tribunal may also invite such other office bearers who are involved in concluding the NMB Agreements for any clarification and production of records, information as required, during the proceedings of the Tribunal.
- (iv) The Chairperson of the One Person Tribunal shall be paid Rs. 1500 per sitting (or per day) and would also be entitled to TA/DA, as admissible under the rules. Explanation : One sitting shall not be less than five hours on each occasion.
- (v) The term of the Tribunal has been decided by the Hon'ble High Court of Bombay wherein it has been stated that the Tribunal shall submit its award within 4 months after it is constituted.

[F.No. SR-11014/2/2005-MA]

D.T. JOSEPH, Secy.

MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(Department of Shipping)

NOTIFICATION

New Delhi, the 31st January, 2006

S. O. 115(E).—In continuation of Extraordinary Gazette Notification No. S.O. 1243(E) dated 7-9-2005 constituting one Man Tribunal under the chairmanship of Smt. Pratima Umarji, Principal Secretary (Retired) in the matter of Forward Seaman's Union of India Versus Union of India and others (Writ Petition No. 2947 of 2004) in accordance with the Bombay High Court Order dated 5-5-2005 and S.O. 1644(E) dated 24th November, 2005 extending the term of the Tribunal up to 28th January, 2006, the Central Government grants further extension of time to the Tribunal up to 31st March, 2006. The Terms of Reference and other terms and conditions annexed to the said notification will remain unchanged.

[F.No. SR-11014/2/2005-MA]

SUSHEEL KUMAR, Jt. Secy.

ANNEXURE-'B'

DRAFT MINUTES OF THE HEARING HELD ON 25-10-2005 AT 1100 HOURS IN THE OFFICE OF THE HON'BLE ONE PERSON TRIBUNAL, O/O D.G. SHIPPING, MUMBAI

The Hon'ble One Person Tribunal (OPT) Smt. Pratima Umarji, convened a hearing on 25.10.2005 in the office of the Hon'ble One Person Tribunal on the 5th floor, Jahaz Bhayan, W.H. Marg, Mumbai-400 001 at 1100 hours. The following were present :

1. Capt. S. Mukherjee, SCI
2. Capt. G. S. Bhalla, SCI
3. Shri Jagbir Singh, ONGC
4. Shri N. K. Singh, ONGC
5. Shri Sadhan Kanjilal, FSUI, Kolkata
6. Shri Naresh Birwadkar, FSUI, Mumbai
7. Shri Subhsh Barguzer, SM, Mumbai

Also present were Ms. Neera Malhotra, DDG (Crew) and Mr. K. S. Varadarajan, EO (Crew).

2. The Hon'ble One Person Tribunal welcomed the representatives. The Hon'ble Chairperson of OPT noted the receipt of submissions from FSUI and Shipping Master, Mumbai. The Chairperson enquired from all representatives whether they wish to make any further oral submission during the course of hearing.

3. Shri Sadhan Kanjilal, General Secretary, Forward Seamen's Union of India (FSUI) stated that there is no additional submission to presented before the Hon'ble Tribunal, as the written submissions are already made.

4. The representatives of ONGC requested the Hon'ble OPT for a time period of one month to file written submissions. Hon'ble, OPT pointed out that sufficient time was granted vide notices dated 27-9-2005 and 14-10-2005, accordingly, a further time period of one month time cannot be granted. Accordingly, the Hon'ble OPT granted time up to 12-11-2005 to ONGC for filing the written submission and to send copies to all the other parties directly i.e. FSUI, SCI and SM, Mumbai. Hon'ble OPT further granted time up to 19-11-2005 for submission of rejoinder, if any, by the other representatives. For the final rejoinder, if any, the Hon'ble OPT granted a final date of 25-11-2005.

5. Shri Sadhan Kanjilal brought to the attention of the Hon'ble OPT Section 151 of the Merchant Shipping Act, 1958 and stated that Shipowners are violating the provisions of the section. Hon'ble OPT reminded all representatives about the terms of reference of the Hon'ble High Court of Bombay and stated that for other relief, the representatives are at liberty to take necessary legal recourse. The Hon'ble OPT stated that the reference made to violation to provisions of Section 151 can be submitted by the representative union in writing along with relevant

enclosures.

6. The Hon'ble OPT intimated to all the representatives to take action based on today's proceedings as indicated below :

- (i) ONGC to submit their written submission by 12-11-2005 and two copies of the same is to be given to Hon'ble OPT and one copy each to be sent to FSUI, SCI and SM directly.
- (ii) FSUI, SM and SCI to file their written rejoinder, if any, by 19-11-2005.
- (iii) A copy of the written submission of FSUI will be handed over to ONGC and SCI before 14.00 hours today by the O/O the Hon'ble OPT. FSUI will forward a copy of its submissions (already filed before the Tribunal) directly to SM.
- (iv) Rejoinder to written submission made by ONGC to be filed, in duplicate, before 19-11-2005, with copies forwarded directly to all the other parties.
- (v) Any further/final rejoinder to be filed by 26-11-2005.

The hearing ended with vote of thanks to the Chair.

ANNEXURE 'E'

DIRECTORATE GENERAL OF SHIPPING, MUMBAI (ONE PERSONAL TRIBUNAL)

Minutes of the Meeting held on 21st March, 2006

A meeting with the owners of offshore supply vessels, who are members of the Indian National Shipowners' Association (INSA), was held in the Conference Room of the Directorate General of Shipping, Mumbai on 21st March, 2006, under the chairpersonship of the Hon'ble One Personal Tribunal, Smt. Pratima M. Umarji. The list of participants is annexed.

At the outset, the Hon'ble Chairperson welcomed the participants, who had attended the meeting at a short notice and briefed the background and the purpose for calling the meeting and requested the participants to enlighten her on the following items in respect of catering personnel employed on board offshore supply vessels :—

- (i) Whether they employ the catering personnel directly or through a catering contractor;
- (ii) Whether the catering personnel employed by them are treated on par with other seamen and treated as the employees/seamen of the owner of such ship;
- (iii) Whether they have implemented the Kumud Bansal Award in respect of the catering personnel employed/engaged on board their OSVs;
- (iv) The details of the pay scale and allowances granted to the seamen of catering department.

- (v) The Chairperson also requested the participants to indicate what would be the salary structure and other allowances of catering personnel employed on board offshore supply vessels, in case the Kumud Bansal Award is not being followed.

Capt. A. K. Ghatak, representative of the INSA briefed the details of employment and payment pattern of catering personnel employed on board offshore supply vessels. He further mentioned that some of the shipping companies employ these personnel through agents/contractors through open tender and the agent/contractor is solely responsible for their salary and other perks. They are not treated as seamen employed by the shipping company but are treated as employees of the contractor. He further stated that the Kumud Bansal Tribunal Award has dealt with the wage structure including other allowances in respect of the Home-Trade Sector but has not dealt with the OSV sector in such detail and has not laid down the pay structure of each category of OSV. Capt. Ghatak further mentioned that since the contractors, who are supplying catering personnel for offshore supply vessels, are having their own contract with them and hence, it is difficult to have two different agreements for the same job, i.e., one with the catering contractor and another with the shipowners, who are employing those personnel.

The Chairperson observed that it appears that many shipping companies seem to be following a practice which is not in consonance with the statutory provisions laid down in the Merchant Shipping Act, 1958 and the statutory rules framed under the said Act. The practice mainly adopted seems to be to employ catering personnel through contractors and no onus or accountability lies on the owners about these personnel, who are treated as employees of the contractor. With reference to this practice followed by some shipping companies, the Chairperson pointed out various statutory provisions contained in Part VII of the said Act, especially section 95, 96, 98, 99 and 100, which in details lay down the mandatory requirements, relating to qualifications, recruitment or engagement of seamen on board a ship, especially the provisions of sections 95 and 96; and also emphasized that how it was a statutory obligation of all concerned to strictly comply with these statutory requirements.

Capt. Shailesh Sarkango, representative of Garware Shipping stated that they employ the catering personnel directly and not through any contractor and that they fulfil all the necessary qualifications under the law. It was also stated by him that the catering personnel are treated at par with the other crew employed on board vessels and though they are not strictly following the Kumud Bansal Award, they are more or less following the same pay structure. He has further stated that the catering personnel working on board their vessels are on Company Roster and Articles of

Agreement are opened with them.

Shri Ajit Meharshi of the Great Eastern Shipping Company Ltd. stated that they directly employ the staff for their foreign going OSVs and wages are paid as per the Kumud Bansal Award. However, in respect of OSVs operating in India, they are recruiting catering personnel through the contractor as part of the Company's logistic requirement. He promised to furnish the details of the payments made to the catering personnel. However, he pointed out that their intention is not of outsourcing the catering business. He further added that the catering contractors are not only serving the OSVs but also providing catering personnel to platforms, rigs, shore establishments, etc. The contractors are using the common pool of employees and their staff are rotated and are covered under the Industrial Disputes Act. Hence, they are having their own contract with those catering personnel and it is difficult to enter into one more contract with the shipowners, who are employing those catering personnel supplied to them.

Shri S. K. Pobi of Tag Sealogistics Ltd. informed that they employ the Officers directly and catering staff are employed through their agents, M/s. Herald Maritime Services Ltd., Mumbai. In respect of Officers, the company is signing the Articles of Agreements and in respect of crew, namely bosun, seamen, cook and mess boy, on behalf of them, their agents M/s. Herald Maritime Services are signing on the Articles of Agreement. He has also confirmed that the salary of catering personnel is paid as per the Kumud Bansal Award.

Shri B. A. Saldanha of Varun Shipping Company Ltd. informed that they employ the catering staff directly and treat them as seamen and follow the wage structure as per the Kumud Bansal Award circulated by the INSA.

It was generally pointed out that the catering personnel employed by the contractors possess Passport, CDC, etc. Internationally, the catering department comes on the lowest rung among the seafarers. Once the catering personnel sign the articles of agreement, automatically, they cover all the facilities being extended to seamen. It was explained that normally in OSVs, there is only one cook since the crew complement is below 16 and there is uniform alary paid to such cook practically by all shipping companies.

The Chairperson requested the representatives of the shipowners to provide in writing the details of the wage structure followed in respect of the catering staff employed by them on board their offshore supply vessels.

The Chairperson thanked all participants for having attended the meeting particularly Capt. Ghatak, who had extended valuable guidance and information on the subject.

The meeting terminated with a vote of thanks to the chair.

LIST OF THE PARTICIPANTS ATTENDED THE MEETING CONVENED BY SMT. PRATIMA UMARJI, PRINCIPAL SECRETARY (RETD.), GOVT. OF MAHARASHTRA, HON'BLE ONE PERSON TRIBUNAL ON 21-03-2006 AT 1500 HRS. IN THE CONFERENCE ROOM OF THE D. G. SHIPPING

S. No.	Name of the participant	Organization	Signature
1.			
2.	Capt. A. K. Ghafah	INSA	
3.	Capt. B. A. Saldanha	Varun Shipping	
4.	Ajit Meharshi	Great Eastern Shipping	
5.	Anant Tewari	Varun Shipping	
6.	S. K. Pobi	Tag Sealogistics Ltd.	
7.	A. B. Dharmade	HMS	
8.	Ashok Upadhyay	Garware	
9.	Capt. Shailesh Sarkango	Garware	
10.	K. Varadharajan	Ex.DGS	

ANNEXURE 'F'

List of the statutory Rules referred in the Award

Sr. No.	Title of the Rules
1.	Safe Manning Document
2.	Rule 2(e) of Merchant Shipping (Crew Accommodation) Rules, 1960.
3.	Merchant Shipping (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) Rules, 1998.
4.	Merchant Shipping (Medical Examination) Rules, 2000.
5.	Merchant Shipping (Continuous Discharge Certificate-cum-Seafarers Identity Document) Rules, 2001.

ANNEXURE 'F'**MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT**

Issued under the provisions of regulations V/13(b) of the International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974 as amended Under the authority of the Government of India

Particulars of Ship

Name of Ship : SINDHU 6
 Distinctive Number or Letter : 2079
 IMO Number : 8322557
 Port of Registry : MUMBAI
 Gross Tonnage :
 National : 1302
 International Tonnage Convention, 1969 : 1302
 Main Propulsion Power (kw) : 4028 kw
 Type of Ship : Others (Offshore Supply Vessel)
 Periodically Unattended Machinery Space : Yes/No.

Trading Area : Indian Offshore Oil-Fields

*Delete as necessary

The ship named in this document is considered to be safely manned if, wherever it process see, it carries not less than the number and Grade/Capacities of personnel specified as below :

Sr. No.	Grade	Capacity	Certificate (STCW Regulation)	No. of Persons
01	Master (F.G.)/ (N.C.V.)	Master	STCW 95	01
02	First Mate of a F.G. Ship/N.C.V.	Chief Mate	STCW 95	01
03	GMDSS-GOC Radio Personnel	Radio Officer	STCW 95	01
04	M.E.O. Class I	Chief Engineer	STCW 95	01

Sr. No.	Grade	Capacity	Certificate (STCW Regulations)	No. of Persons
05	M.E.O. Class II/ Class IV with 2 years Experience	Second Engineer	STCW 95	01
06	Rating Forming Part of Navigation Watch	Rating Forming Part of Navigation Watch	STCW 95	02
07	Rating	Deck Rating ²	—	01
08	Rating Forming Part of Engineering Watch	Rating Forming Part of Engineering Watch	STCW 95	01
09	Rating	E/R Rating ²	—	01
10	Cook	Cook ²	—	01

Special requirements, if any :

1. Officers and Rating assigned specific duties and responsibilities or with immediate responsibility of loading, discharging and care in transit or handling of Cargo or Cargo Equipment on Tanker should possess Tanker Endorsement Certificate for the appropriate level.
2. Seafarer should carry evidence of having received appropriate approved basic training or instructions as per requirements of table A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 and A-VI/1-4 of STCW 95 Code.
3. Two Officers (Sr. No. 1 and 2) to have Indian GMDSS (GOC) Certificate or license or a dedicated G Operator as a Radio Officer holding Indian GMDSS (GOC) Certificate.
4. Additional one each of Marine Engineer Officer Class II/Class IV with 2 years Experience and one ra provided when steaming more than twelve consecutive hours or when operating in foreign offshore of.

Issued at : Mumbai on the 23rd day of June, 2003
 (Month & Year)

Date of Expiry (if any) : NONE

Sd/-

PRINCIPAL OFFICER, Mercantile Marine Department
 District : Mumbai

Note :

1. Any documents pertaining to dispensation/ exemption granted from the manning requirement should be kept attached with this letter.
2. Where a trading area other than worldwide is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.

ANNEXURE 'F'

MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

Issued under the provisions of regulations V/13(b) of the International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974 as amended Under the authority of the GOVERNMENT OF INDIA

Particulars of Ship

Name of Ship : SAMUDRIKA-7
 Distinctive Number or Letter : 2102/VVFK
 IMO Number : 8311754
 Port of Registry : MUMBA.
 Gross Tonnage
 National : 951
 International Tonnage Convention, 1969 : 951
 Main Propulsion Power (kw) : 2387.2kw
 Type of Ship : Others (Offshore Supply Vessel)

Periodically Unattended Machinery Space : Yes/No.

Trading Area : Indian Offshore Oil-Fields

*Delete as necessary

The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceed sea, it carries not less than the number and Grade/Capacities of personnel specified in tables(s) below :

Sr. No.	Grade	Capacity	Certificate (STCW Regulation)	Number of Persons
01	Master (F.G./ N.C.V.)	Master	STCW 95	01
02	First Mate of a F.G. Ship/N.C.V.	Chief Mate	STCW 95	01
03	GMDSS-GOC Radio Personnel	GMDSS Operator	STCW 95	01
04	M.E.O. Class II/ Class III (NCV- Chief Engineer)	Chief Engineer	STCW 95	01
05	M.E.O. Class IV/ Class IV (NCV) with 2 years Experience/ M.E.O. Class III (NCV-Second Engineer)	Second Engineer	STCW 95	01

Sr. No.	Grade	Capacity	Certificate (STCW Regulation)	Number of Persons
06	Rating Forming Part of Navigation Watch	Rating Forming Part of Navigation Watch	STCW 95	02
07	Rating	Deck Rating ²	STCW 95	01
08	Rating	E/R Rating ²	STCW 95	02
09	Cook	Cook ²	—	01

Special requirements, if any :

1. Officers and Rating assigned specific duties and responsibilities or with immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of Cargo or Cargo Equipment on Tanker should possess Tanker Endorsement Certificate for the appropriate level.
2. Seafarer should carry evidence of having received appropriate approved basic training or instructions as per requirements of table A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4 of STCW 95 Code.
3. Two Officers (Sr. No. 1 and 2) to have Indian GMDSS (GOC) Certificate or license or a dedicated GMDSS Operator as a Radio Officer holding Indian GMDSS (GOC) Certificate.

Issued at : Mumbai on the 8th day of September, 2003.
 (Month & Year)

Date of Expiry (if any) : NONE

Sd/-

PRINCIPAL OFFICER, Mercantile Marine Department
 District : Mumbai

Notes :—

1. Any documents pertaining to dispensation/ exemption granted from the manning requirement should be kept attached with this letter.
2. Where a trading area other than worldwide is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.

ANNEXURE 'G'
GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND
HIGHWAYS

(Department of Shipping)
 Government Shipping Office
 Nou Bhavan, 10, R.K. Marg,
 Ballard Estate, Mumbai-400001

No. 53/SD/33/04/50 Date : 16th January, 2006
 To
 The Director General of Shipping,
 Mumbai.

(For Kind Attention : Ms. Neera Malhotra, Dy. Director
 General of Shipping)

Subject : Bombay High Court O.O.Cl. J. W.P. No. 2947/
 2004 — Forward Seamen's Union of India, V/s.
 Union of India & others.
 —Details of CDCs of Seafarers reg.

Sir,

Kindly refer to your telephonic discussion held with the undersigned the other day on the above subject and as desired the details of CDCs of the six seafarers out of nine in connection with the above mentioned Writ Petition is enclosed herewith. It is further stated that CDCs of the rest three seafarers were issued by the Shipping Master Kolkata, hence this office is unable to provide the relevant details.

Yours Faithfully,

(SUBHAS BARGUZER)
 SHIPPING MASTER MUMBAI

Encl : As Above

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Name : | Shri Tandel Alpesh Kumar Balvantrai |
| CDC No. | MUM-93633 |
| Date of issue of CDC | 10-9-2001 for a period of 10 years. |
| Capacity in which CDC issued : | Trainee Seaman (Saloon) |
| Other CDC details : | The candidate had undergone pre-sea-training course in "T.S. Rehman" at Nhava. CDC issued under the M.S. (CDC) Rules, 1993 |
-
- | | |
|--------------------------------|--|
| 2. Name : | Shri Rawat Vijay Singh |
| CDC No. | M/HT/4178 |
| Date of issue of CDC | 5-6-2000 for a period of 5 years. The validity of CDC Extended for further period of 10 years w.e.f. 5-6-2005. |
| Capacity in which CDC issued : | Cook |
| Other CDC details : | CDC issued on individual application and under MS (CDC) Rules, 1993. |

- | | |
|--------------------------------|---|
| 3. Name : | Shri Jethwa Vijay Khimji |
| CDC No. | M/OSV/4153 |
| Date of issue CDC | 16-12-1998 for a period of 5 years. The validity of CDC extended for further period of 10 yrs. w.e.f. 16-12-2003. |
| Capacity in which CDC issued : | "AB" |
| Other CDC details : | CDC issued on individual application and under the MS (CDC) Rules, 1993. |
-
- | | |
|--------------------------------|--|
| 4. Name : | Shri Rout Sunakar |
| CDC No. : | MUM-86310 |
| Date of issue : | 7-9-1999 for a period of five years. |
| Capacity in which CDC issued : | Trainee Seaman |
| Other CDC details : | CDC issued on the basis of pre-sea-training from "Orissa Marine Academy" under Merchant Shipping (CDC) Rules, 1993. The seaman has been issued Duplicate CDC on 3-7-2003 for a period of 10 years. |
-
- | | |
|--------------------------------|--|
| 5. Name : | Shri Om Prakash Yadav (Ex-Indian Navy personnel) |
| CDC No. : | MUM-81737 |
| Date of issue CDC : | 10-1-2000 for a period of five years and subsequently Revalidated for further 10 years w.e.f. 10-1-2005. |
| Capacity in which CDC issued : | Ag POSTD-Ex Indian Navy |
| Other CDC details : | CDC issued under M.S. (CDC) Rules, 1993 in view of High Court order in W.P. No. 1352/1995. |
-
- | | |
|--------------------------------|--|
| 6. Name : | Shri Mohd. Javed Ansari |
| CDC No. | MUM-100147 |
| Date of issue CDC : | 16-1-2002 for a period of 10 years. |
| Capacity in which CDC issued : | Trainee Seaman (Saloon) |
| Other CDC details : | The candidate had undergone pre-sea-training in "T.S. Rehman" at Nhava. CDC issued under M.S. (CDC) Rules, 1993. |

ANNEXURE 'G'

ANNEXURE - 'G'

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT &
HIGHWAYS

(Department of Shipping)
Government Shipping Office
Marine House, Hastings, Kolkata-22

No. 105 (Misc)-I/2005

Dated : 16-1-2006

To

The Director General of Shipping,
Mumbai

Kind Attention : Ms. Neera Malhotra, D.D.G.

Sub : Status of C.D.C.s—regarding.

Sir,

Kindly refer to your telephone dated 16-1-2006
regarding above subject.

The details of the C.D.C.s in question, are as
follows :

Sr. No.	Name	C.D.C. No.	Remarks
1	Raj Kumar Saha	CL/29968	The seaman had undergone pre-sea training in 2003 and C.D.C. was issued on 23-1-2004 as Seaman (Saloon). Valid for ten years.
2	P. K. Sarkar	CL/49211	The seaman had undergone pre-sea training in 2002 and C.D.C. was issued on 25-11-2002 as G.P. (Seaman). Valid for 10 years.
3	Khurshid Khan	CL/28993	C.D.C. was issued on 28-5-1998 as Uty. Hand on Comp. Ground as per D.S.E.O., Kol. order No. 303 (R)-96/98, Valid for five years.

It is further stated that C.D.C.s of S. Nos. 1 & 2 have been issued in accordance with M.S. (C.D.C.) Rules, 2001 and C.D.C. of S. No. 3 has been issued as per M.S. (C.D.C.) Rules, 1993.

Yours faithfully,

(T.K. KRISHNA KUMAR)
Dy. Shipping Master, Kolkata.

The Shipping Corporation of India Ltd.

(A Government of India Enterprises)

(Technical & Offshore Services Division)

Shipping House, 245, Madame Cama Road, Mumbai-
400021

Tel. : 2202 6666

Fax : 91-22-2202 6905

Telex : 011-82371/82766 OSV IN

REF : OS/PERS/ARTICLE

Date : 30-6-02

To

The Shipping Master
Mumbai

Dear Sir,

Re. : Articles of Agreement

In pursuance to the D.G. Shipping, Mumbai Order No. 7/2002 dated 3-12-2002 regarding revised form of Articles of Agreement and procedure for Sign On/Off. We are forwarding here with 5 original copies of Articles of Agreement as per the details given below for your record.

Sr. No.	Name of Vessel	Name of Seaman	Date	Rank	CDC No.
1.	S. Sarvek-shak	Pralay K. Sarkar	29-6-00	G.S.	CL-49411
2.	S. Sarvek-shak	Kurushid Khan	"	G.S.	CL-28993
3.	S. Sarvek-shak	Tandel Aplesh, K.B.	"	G.S.	Mum-93633
4.	S. Sarvek-shak	Raj Kumar Saha	"	G.S.	CL-29968
5.	S. Sarvek-shak	Vijay Khimji Jethwa	"	G.S.	Mum-650/4153
6.	S. Sarvek-shak	Om Prakash Yadav	"	Cat Officer	Mum-81757
7.	S. Sarvek-shak	Ansari Mohammed Javed	"	Asslt. Cook	Mum-100197
8.	S. Sarvek-shak	Vijay Singh Rawal	"	Chief Cook	Mum-1114178
9.	S. Sarvek-shak	Rout Sunakar	"	G.S.	Mum-86310

Kindly acknowledge

Thanking You,

C.N. PATEL,
Junior Officer, (OS-FP)

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT**(Department of Shipping)****(Shipping Wing)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 17th April, 2000

S. O. 388(E).— In pursuance of sub-section (5) of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the Tribunal constituted under the notification of the Government of India in the Ministry of Surface Transport (Shipping Wing), S.O. 176(E) dated 17th March, 1999, to adjudicate the charter of demands submitted by the respondents comprising *inter-alia* (i) Forward Seamen's Union of India, Mumbai, (ii) National Union of Seafarers of India, Mumbai and (iii) Jahazi Mazdoor Union, Mumbai in Writ Petition No. 401 of 1999—The Shipping Corporation of India and others *versus* Union of India and others.

Award by One Person Tribunal**Chapter 1****INTRODUCTION**

- 1.1 A one person Tribunal constituted under Section 150 of the Merchant Shipping Act 1958 had been ordered by the Hon'ble Bombay High Court under their order dated the 16th February 1999 in Writ Petition No. 401/99—The Shipping Corporation of India Vs. The Union of India and others (Annex-1).
- 1.2 The Government of India, Ministry of Surface Transport, New Delhi vide their letter no. C-18018/3/99-MT dated 17-3-1999 (Annex-2) Conveyed the approval of the President of India to the appointment of Smt. Kumud Bansal, IAS (Maharashtra 1969) Managing Director, Maharashtra Petro Chemicals Corporation as a One Person Tribunal for a period of six months from the date of publication of the Notification in the Official Gazette (Annex-3). Section 150 of the M.S. Act, 1958 reads as follows.

1.3 **SECTION 150 OF THE MERCHANT SHIPPING ACT, 1958 :****POWER TO REFER DISPUTES BETWEEN SEAMEN AND THEIR EMPLOYERS TO TRIBUNALS**

- (1) Where the Central Government is of opinion that any disputes between seaman of any class of seamen or of any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or are likely to be employed exists or is apprehended and such dispute relates to any matter connected with or incidental to the employment of the seamen, the Central Government may by notification in the Official Gazette, constitute a tribunal consisting of one or more persons, and refer the dispute to the tribunal for adjudication.
- (2) The tribunal so constituted shall have power to regulate its own procedure and shall have the same powers as are vested in civil court under the Code of Civil Procedure, 1908, when trying a suit in respect of the following matters—
 - (a) enforcing the attendance of any person and examining him on oath;
 - (b) compelling the production of documents;
 - (c) issuing commissions for the examination of witnesses;
 - (d) any other matter which may be prescribed;
- (3) No party to a dispute shall be entitled to be represented by a legal practitioner in any proceeding before the tribunal except with the consent of the other party or parties to the proceeding and with the leave of the tribunal.

- (4) The tribunal shall dispose of the reference expeditiously and shall, as soon as practicable on the conclusion of the proceedings, submit its award to the Central Government.
- (5) On receipt of the award, the Central Government shall cause it to be published and the award shall become enforceable on the expiry of thirty days from the date of such publication :

Provided that where the Central Government is of opinion that it will be inexpedient on public grounds to give effect to the award or any part of it, it may before the expiry of the said period of thirty days by order in the Official Gazette either rejected the award or modify it, and where the Central Government does so, the award shall not become enforceable or shall become enforceable subject to the modifications, as the case may be.

- (6) An award which has become enforceable under this section shall be binding on —
 - (a) all parties to the dispute
 - (b) where any party to the dispute is the owner of the ship, his heirs, successors, or assigns.
- (7) Save as otherwise provided in the award, an award shall remain in operation for a period of one year from the date on which it becomes enforceable and shall thereafter continue to remain in operation until a period of two months has elapsed from the date on which notice is given by any party bound by the award to the other party or parties intimating its intention to terminate the award.
- (8) Any money due to a seaman from the owner of a ship under an award may be recovered as wages.
- (9) Nothing contained in the industrial Disputes Act, 1947, shall apply to any dispute between seamen or any class of seamen or any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or are likely to be employed.

1.4 THE TERMS OF REFERENCE OF THE TRIBUNAL :

- (I) TO EXAMINE THE CHARTER OF DEMAND SUBMITTED BY THE FSUI, HOME TRADE BRANCH, MUMBAI, DATED 13-7-1998 AND 4-8-1998. JMU, MUMBAI, DATED 8-5-1998 AND NUSI, MUMBAI, DATED 22-2-1999 AND MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS.
- (II) TO REFER THE QUESTION OF VERIFICATION OF THE MEMBERSHIP OF RESPONDENT NO. 4, 5 AND 6.
- (III) TO REFER THE DISPUTE AS REGARD THE DEDUCTION OF WAGES FOR THE PERIOD OF STRIKE COMMENCED FROM 4TH FEBRUARY, 1999.
- (IV) TO MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS REGARDING THE REVISION OF WAGES AND ALLOWANCES, TERMS AND CONDITIONS OF THE SERVICE FORM IMPLEMENTATION BY SHIPPING INDUSTRY FOR SEAMEN EMPLOYED ON THE HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS.
- (V) TO EXAMINE THE SYSTEM AND TERMS OF EMPLOYMENT OF SEAMEN ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS KEEPING IN VIEW OF THE DIFFERENT CATEGORIES OF EMPLOYEES VIZ. PERMANENT EMPLOYEES OF SHIPPING COMPANIES, SEAMEN EMPLOYED THROUGH GENERAL ROSTER, SEAMEN EMPLOYED THROUGH COMPANY ROSTER ETC. AND MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS.
- (VI) TO EXAMINE THE ISSUE OF SETTING UP OF WELFARE TRUSTS FOR SEAMEN EMPLOYED ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS KEEPING IN VIEW OF THE PREVALENT PRACTICE IN OTHER SECTORS OF THE INDUSTRY.
- (VII) ANY OTHER ISSUE RELATING TO EMPLOYMENT OF SEAMEN ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS.

1.5 The Tribunal held 24 sittings between May and December, 99, during which the representatives of the Shipping Corporation of India, The Great Eastern Shipping Company, The Varun Shipping Company, The Essar Shipping Company, The Chowgule Steamships Ltd., The Indian National Ship Owners Association (INSA), The Union of India, the Directorate General of Shipping, the Shipping Master of Mumbai, the Forward Seamen's Union of India (FSUI), the National Union of Seafarers of India (NUSI) and the Jahazi Mazdoor Union (JMU) were heard several times and were also given adequate opportunity to submit their say in writing

on the various issues referred to the Tribunal. The minutes of the hearings before the Tribunal as also the submissions made by the unions and others are appended with this Award.

Chapter 2

Terms of reference - No 1 Charter of demands

2.1 Preliminary objections

(a) Objections of the FSUI

The FSUI has objected to NSUI Charter of demands on the following grounds :

- That the High Court order gave only one week to NUSI to submit its charter of demands. The demands submitted by them were not self contained, but were dependent on the agreement reached for the Foreign Going (FG) vessels by the National Maritime Board (NMB).
- Since the agreement so reached was after the prescribed time, the Charter of NSUI should not be taken cognizance of in terms of the consent decree.
- It was explained by the NUSI that in the past settlements, the agreements between the NMB for foreign going vessels invariably constituted the basis for the OSV wage agreements. The INSA has also confirmed this. In view of the fact that FG vessel agreement has now been reached and is available for consideration, I overrule the objection of the FSUI on this score.

(b) Objections of the NUSI

- The FSUI has submitted its Charter of demand in respect of OSVs only to the SCI. It does not cover the entire industry and must therefore be ignored for the purpose a general agreement for the whole industry.
- They failed to enlarge their Charter to cover the whole industry when they had an opportunity to do so before this High Court.

Nevertheless, it is a fact that the FSUI charter of demands for OSVs has been received by INSA from SCI and INSA has written to the FSUI to prove their majority for representing the industry to enable them to consider such demands. The strike notice also covers the whole industry and issue of verification itself is before this Tribunal. Therefore, I overrule the objection of the NUSI.

2.2 Basic wage :

For computation of financial implications of the demands, it is necessary to have clarity regarding the scope of the term basic wage, because other benefits can then be stated in terms of percentage of the basic wage. The FSUI initially suggested that 'basic wage' should include basic wage, supplement, special allowance coastal allowance and OSV allowance. However, after discussion it was unanimously agreed that 'basic wage' being the primary plank to which other emoluments are added, will exclude all allowances and other benefits for the purposes of these calculations.

2.3 Admissibility of pay scales for seamen :

The Unions contended that seamen being permanent employees of the Shipping Companies, should be granted a scale of pay on the lines of pay scales for officers. INSA on the other hand argued that the seamen employment is voyage related and is therefore not continuous or permanent. Similarly there was substantive difference in the nature of duties, responsibilities of officers and seamen and the two could not be compared.

It was noted that under the M.S. Act all Seamen had to get themselves registered with the Seamen's Employment office. In addition, some companies also maintained their Company Roster. Whenever such a company needed seamen on its ship for a voyage, it simply followed the Company Roster. On the completion of voyage the seaman signed off and was discharged from the ship. At that time, all wages, allowances and benefits including holidays and leave pay for 'articled service' on ship due to the seamen were cleared. For all seamen whether on General or Company Roster, nothing remained to be paid after the seaman signed off although he continued to remain on the General/Company Roster for getting a call on priority as and when required. Thus the employment and engagement of Seamen was not continuous. There was a floating community with regular breaks in employment after they were discharged and signed off from the ship. As there were breaks of

period between one voyage and another it is not a continuously paid service and the question permanency and a scale of pay cannot be made applicable to their cadre.

2.4. Wages in accordance with the ILO convention

The FSUI contended that as per the ILO Convention No. 109 of 1958 on Wages, Hours of Work and Manning (Sea), the basic wage has been fixed at U. S. Dollars 385 p. m. i.e. Indian Rs. 16,555 as on 1-5-1958. By not paying such wages we are violating the ILO Convention.

The INSA representatives pointed out that the said ILO Convention never came into force for want of ratification by the minimum number of countries with minimum tonnage requirement as expressly provided in the said Convention. In 1996 ILO Maritime Conference had to delete wages from the new instrument viz. Seafarers, Hours of Work and Manning of Ships Convention 1996 (No. 180) and transferred Wages from Convention to Recommendations in another instrument (No. 187). These have not yet come into force and no country has so far accepted them. This was not refuted by the Unions. In view of the clarification furnished, I find there is no case for grant of ILO Minimum Wages.

2.5. Hours of work

All the Unions demanded that the normal hours of work of the seamen should be reduced to 40 hours per week as against the existing 44 hours per week. The reason given for this demand was that in other sectors of Trade & Industry a Worker has to work only 40 hours a week.

The INSA representative contended that normal hours of work on board ships, foreign going or Home Trade under Indian or foreign flag are fixed at 44 hours per week. In view of the nature of the work even ILO in its Merchant Shipping (minimum standards) Convention 1976 (No. 147) in Article 2(a), prescribes safety standards, hours of work etc. for the seamen. After ratifying this Convention Government of India has in a recent amendment to Section 138 has added Section 138A of MS (Amendment) Act 1998 stipulating normal hours of work of Seamen to be 48 hours per week. The Unions accepted this fact. Therefore, the existing 44 hours per week requires no change.

2.6. Overtime

The Unions pointed out that the existing agreement lays down the rate of overtime per hour. On procedure for calculating the overtime, however, there is a dispute between the Unions and the INSA. According to the particulars of wage and allowances for a representative category of Home Trade Seamen (namely seamen helmsman) furnished by INSA, it is seen that the Minimum overtime granted is for 170 hours per month. It was clarified by INSA that 170 hours overtime wages in Part A and additional overtime wages in Part B of the existing wages has been taken into account while calculating the average OT wage cost per seaman to the shipowners as per actual OT wage cost accounting records. They also stated that during bilateral wage negotiations under NMB (I) Agreement 1996-98 for Foreign going Seaman, 170 OT hours was bilaterally agreed to be taken as bench mark for actual OT hours. The same basis was taken while finalizing the INSA-JMU Agreement for 1996-98. It was thus clarified by INSA that every category of Seaman, if he had put in the requisite number of working days and overtime was eligible for 170 hours of minimum overtime in a month. The representative of FUSI produced a letter from the Master of the Ships from the Shipping Corporation of India showing the minimum overtime of 120 hours. When the matter was referred to the SCI confirmed in writing that the minimum overtime claimed is 170 hours.

Evidently the practice of grant of minimum overtime has doubtful legal validity but has the force of practice and convention. Based on the evidence produced before me, I find that the practice has been to grant 170 hours of minimum overtime per month provided the attendant conditions are satisfied.

2.7. New Items

The JMU & FSUI have asked for a number of new allowances viz.

- Passenger run allowance,
- House rent allowance,
- Noise repair Sound Pollution Allowance,
- Working apparel washing.

- Holiday Travel Expenses,
- Family Welfare Medical Scheme,
- Portage and conveyance,
- Compensation for holidays spent at sea,
- Tanker/chemical/gas/acid allowance.

The details of all these new items have been discussed and recorded in the minutes.

The financial implications of the JMU's Charter of Demands is an increase of 454.73% over the existing wage bill, while the same for FSUI's Charter of Demands is an increase of 383%. In the context of these demands it is found that the 1994-96 agreement involved an increase of 21.82% over the then existing wages and the 1996-98 agreement of only 21.32%. It is also an admitted fact that the past Home Trade wage agreements have been almost in line with those reached with the NMB for the Foreign going Seamen in terms of percentage increase in emoluments. The NMB agreement for 1994-96 demanded an increase of 28.58% as against 21.82% for the Home Trade. In 1996-98 the NMB agreement granted an increase of 21.44% while the Home Trade Agreement for 21.32%. The NMB agreement for 1998-2000 allows an increase of 16.55% in emoluments, of which 12% increase is in basic wage. Logically the financial burden of this agreement should be comparable.

It is evident from these facts that the increase in the wages and allowances demanded by the Unions in the range of 454.73% and 383% is unrealistic and cannot be considered justifiable either on the basis of past practice or in the larger public interest. Even after considerable persuasion they could bring down the increase to 62.26% and 101% respectively.

Considering the increase of 16.85% for 1998-2000 granted for the Foreign going Seamen, I consider an increase of 16.50% reasonable for the Home Trade Seamen. Having tentatively fixed this overall ceiling for additional benefits in financial terms, we must in the first instance strive to preserve and improve the existing items of emoluments before taking up new ones. I find that even the increases in existing emoluments asked by the Unions far exceed the ceiling of 16.5%, therefore there is no room for me to consider any of the fresh demands.

Home Trade Seamen—Recommended wages and allowances

2.8 Basic wages

The increase in basic wage demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 451.47%

FSUI 364%

Keeping in view the submissions made by the parties and the discussions minuted by the Tribunal it is seen that the unions' demand for increase in the basic wage is unrealistic. From the past data, it is noted that the increase granted under NMB agreement vis-a-vis Home Trade (HT) to the representative category of seaman helmsman in basic wages has been as follows:

		1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000	
		NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT
		2000	1970	2300	2270	2750	2720	3080	

In other words, the increase under NMB have consistently been marginally higher than those for HT. Consistent with the ceiling of 16.5% determined above, the monthly basic wage payable to all categories of seamen shall be increased by 12% as shown in para 2.11.

2.9 Bonus

Similarly, the increase in bonus demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 819.12%

FSUI 291.42%

It is evident that this cannot be accepted. From the past data the increases in bonus have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
300	296	345	341	413	408	462

Consistent with the overall ceiling for benefits, I hold that each category of Home Trade seaman shall be entitled to a bonus @ 15% of basic wages per month of service on Board or pro-rata as mentioned in para 2, 11. (This bonus shall not be paid for the period of leave earned in respect of service on Board).

2.10 Overtime

The increase in overtime demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.43%

FSUI 244%

It is evident that such a steep increase cannot be accepted. From the past data the increases in overtime have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
2,203	2,635	3,076	3,036	3,678	3,638	4,119

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that if attendant conditions are satisfied, at the rate of minimum 170 hours a seaman will get the rate of overtime as indicated below.

2.11 Recommended basic wage, bonus and overtime for Home Trade seamen

(in Rs.)

Category	Basic Wages w.e.f. 1-4-98 to 31-3-2000	Bonus @ 15% of basic wages	Overtime Rate Per Hour
(1)	(2)	(3)	(4)
<u>Deck Department</u>			
Carpenter	3835.00	575.25	30.15
Serang	3490.00	523.50	27.45
Tindal/Cassab	3265.00	489.50	25.45
Tindal	3130.00	469.75	24.60
Cassab	3035.00	455.25	23.00
Seacunny/Helmsman	3050.00	457.50	24.00
Seaman	2900.00	435.00	22.80
Crew Cook	3050.00	457.50	24.00

(1)	(2)	(3)	(4)
Crew Cook Mate	2795.00	419.25	22.00
Engine Deptt.			
Sarang	3490.00	523.50	27.45
Tindal	3265.00	489.75	25.70
Tindal	3130.00	489.50	25.70
Cassab	3035.00	455.25	23.90
Donkey/Greaser	3035.00	455.25	23.90
E.R. Rating II	2795.00	419.25	22.00
Crew Cook	3050.00	457.50	24.00
Saloon Dept			
Butler/Chief Steward	3675.00	551.25	28.90
Chief Cook and Baker	3490.00	523.50	27.45
Chief Cook	3490.00	523.50	27.45
2 nd Cook	3050.00	457.50	24.00
Veg. Cook	3050.00	457.00	24.00
Pantryman	3050.00	457.50	24.00
Laundryman	3130.00	469.50	24.60
3 rd Cook	2795.00	419.25	22.00
Gen. Steward	2900.00	435.00	22.80
@Saloon Utility Hand	2700.00	405.00	21.25
@Scullion	2700.00	405.00	21.25
Pantry Mate	2700.00	405.00	21.25

Based on quantum increase (and not % increase 12.00%) given to F.G. Seamen as per NMB 1998-2000 Agreement.

Note @ Utility Hand & Scullion shall be eligible for promotion, if recommended by the Company.

Supplement

The increase in supplement demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 153.16%

FSUI merged in basic

It is clear that such an exaggerated demand cannot be accepted. From the past data the increases in supplement have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
1,100	1,085	1,100	1,085	1,200	1,185	1,200

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Home Trade crew will be entitled to a supplement for the period of effective service on Board at the rate of Rs. 1185.

2.12 Seniority Supplement

The increase in seniority supplement demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 460%

FSUI merged with basic

The demand is exaggerated. From the past data the increases in seniority supplement have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
100	100	100	100	125	125	125

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Seniority Supplement shall be paid to all categories of Seamen in respect of satisfactory service on Board. The rates of the Seniority Supplement will be as follows :

After Completion of 4 years Articled Service Rs. 115 per month

After Completion of 6 years Articled Service Rs. 120 per month

After Completion of 8 years Articled Service Rs. 125 per month

2.13 Leave Wages

The increase in leave wages demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows :

JMU 678.21%

FSUI 176%

The demand is exaggerated. From the past data the increases in leave Wages have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
550	542	633	624	779	771	873

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that each category of Home Trade Seamen will be entitled for 102 days leave for each completed year of effective service on Board pro-rata with basic wage.

2.14 Subsistence Allowance on Earned Leave

The increase in Subsistence allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 394.12%

FSUI merged with basic

The demand is exaggerated. From the past data the increases in subsistence allowance have been as follows

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
454	454	578	578	850	850	850

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing Subsistence Allowance of Rs. 100 paid for each day of paid leave earned shall be increased to Rs. 125 with effect from 1-4-1996.

2.15 Coastal Allowance

The increase in Coastal allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

	TH	NMB	TH	NMB	TH	NMB
JMU 1002.94%	351	000	351	000	351	000

FSUI merged in basic

From the past data, the increases in the NMB agreements in the Coastal Allowance have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
1,000	0	1,150	568	1,375	680	1,540

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Coastal Allowance will remain 25% of the basic.

2.16 Provident Fund

The increase in Provident fund demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows:

	TH	NMB	TH	NMB	TH	NMB
JMU 355.85%	024	024	020	020	0	0

FSUI 193%

From the past data the increases in the NMB agreements in the provident fund have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
320	370	413	408	485	576	635

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Employers and Seamen's rate of contribution to the Seamen's Provident Fund will be 12% (twelve percent) of Basic wages, supplement, seniority supplement and leave wages earned for Articled Service.

2.18 Gratuity

The increase in gratuity demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

	TH	NMB	TH	NMB	TH	NMB
JMU 812.5%	38	0	38	0	38	0

FSUI 144%

From the past data of the increases in the NMB agreements it is seen that the gratuity has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
267	308	344	340	404	400	440

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Employers and Seamen's rate of payment under the Gratuity Scheme will be 8.33% of the basic wages, supplement, seniority supplement and leave basic wages earned for Articled service.

2.19 Welfare Fund

The increase of Welfare Fund demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

	TH	NMB	TH	NMB	TH	NMB
JMU 1614.29%	221	011	221	011	221	011

FSUI 2226%

From the past data, of the increases in the NMB agreements it is seen that the Welfare Fund increases have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
200	175	200	175	200	175	200

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all categories of Seamen in Home Trade will get Rs. 200 per month as Welfare Fund.

2.20 Pension and Annuity

The increase in pension and annuity demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 1566%

FSUI 82.22%

From the past data of increases in the NMB agreements it is seen that the pension and annuity has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
0	0	350	350	450	450	1,150

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing amount of Rs. 450 of Pension and Annuity will be increased to Rs. 1150 per month w.e.f. 1-4-1998.

2.21 Working Apparels Making

The increase in Working Apparels making demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 402.41%

FSUI 602.41%

From the past data, the increases in the NMB agreements it is seen that the Working apparels allowance has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
0	58	0	67	0	83	0

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing allowance of Rs. 83 will be increased to Rs. 167 per month for all categories of Seamen.

2.22 On Board Victualling

The increase in On Board victualling demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 159.26%

FSUI 196.3%

From the past data on the increases in the Home Trade agreements it is seen that the on board victualling allowance per day has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98	
HT		HT		HT	
85		110		135	

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing rate of Rs. 135 (Rs. 4050 per month) will be increased to Rs. 170 per day (Rs. 5,100 per month) with effect from 1-4-1998.

2.23 Ship-keeping

The increase in Ship-keeping allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 150%

FSUI 66.67%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that the Ship-keeping allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
80	70	70	70	120	120	200

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that a rating instructed to remain on board for the purpose of ship keeping outside his normal day working watch keeping hours, while in the port shall be given Ship keeping allowance of Rs. 80 per night with effect from 1-4-1998.

2.24 Boiler/Scavenger/Trunk Cleaner

The increase in boiler/scavenger/tanker allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 266.67%

FSUI not quantified

From the past data, the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
	56	56	56	75	75	75

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that for any internal cleaning and scaling of Boilers or cleaning scavenging trunks of Diesel Engines or for sweeping tubes and cleaning back ends, a Seamen will be paid Rs. 75 per Boiler or Cylinder.

2.25 Dirty Cargo Allowance

The increase in Dirty cargo allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 400%

FSUI 0%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
				30	30	30

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that from 1-4-1998 for the duration that Vessel loads or discharges coal (other than bunker coal), cement, carbon black, petroleum coke, sulphur in bulk (not bagged) or clinker in bulk (not bagged) each exceeding in aggregate 500 tons each seamen shall be paid dirty cargo washing expenses at the rate of Rs. 30 per day.

The expenses shall be paid at half the rate for any period up to 12 hours and at full rate for any period in excess of 12 hours.

For purpose of these expenses, a day shall be reckoned as of 24 hours commencing from the actual time of loading and/or discharging of Cargo. For the purpose of facilitating verification of Seamen's claim to Dirty Cargo Washing Expenses, the Master or the Officer-in-charge shall make necessary entries to the log book about loading or discharging of the items of cargo mentioned above as also the time of such loading and/or discharging.

2.26 National Holidays

The increase in allowance to compensate work during National holidays as demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.40%

FSUI not quantified

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)						
1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
	65		74		107	
						121

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that from 1-4-1998 on each of the five National holidays and the additional paid holiday all seamen (except the exempted categories) will get in addition to their normal wages for that days overtime compensation for all hours worked.

2.27 Retention Allowance

The increase in Retention allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.19%

FSUI 100%

From the past practices about the increases in the NMB agreements it is seen that the retention allowance has increased as follows :

(in Rs.)						
1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
119	44	51	50	61	60	68

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that Seamen of all category on return to the Port of engagement shall be paid retention allowance as per the existing practice but on the basis of the revised basic wages with effect from 1-4-1998.

2.28 Retention subsistence

The increase in Retention Subsistence demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 191.89%

FSUI 100%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this has increased as follows :

(in Rs.)						
1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
150	83	83	83	133	133	183

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all Seamen on return to the Port of engagement, after selection, in transit, temporary unfitness after selection and while on medical treatment shall be paid from the day

of arrival up to and including the day on which wages are paid, a Subsistence allowance @ of Rs.165/- per day except when the boarding and lodging is arranged at company expenses.

2.29 Medical Wage/Subsistence

The increase in Medical wage subsistence demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows :

JMU 302.84%

FSUI not quantified

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that the overtime has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
142	141	152	151	212	211	268

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all Seamen undergoing Medical treatment at any port in India including his port of engagement as the case will be paid basic wages until declared fit, up to a maximum period of 16 weeks commencing from the day following the day up to which the wages are paid.

2.30 Porterage/Conveyance

The increase in Porterage/conveyance allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 614.29%

FSUI 100%

From the past data about the increases in the NMB agreements it is seen that this has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
70	70	70	70	70	70	70

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that from 1-4-1998 the rate for Porterage/Conveyance allowance shall be Rs. 70/- per day.

2.31a Repatriation

The increase in Repatriation allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 200%

FSUI 100%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
100	89	89	89	89	89	102

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that on repatriation all Seamen w.e.f. 1-4-1998 shall be paid as per the existing practice and their entitlement.

2.31b Difference in Overtime

From the past practices and the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
2,517	2,480	2,895	2,857	3,462	3,424	3,877

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that all categories of Seamen will be paid difference in Overtime as worked below :

Rate per hour in Rs. = $\text{basic} \times 1.5 \times 12 \times 44 \times 52$

2.31c Steering allowance

The representative category of Seamen Helmsman is not entitled to this allowance. However the other categories of seamen will get this allowance at the rate of Rs. 25/- per month.

2.31d Death and Disability

For the Death and Disability the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

2.31e Severance Compensation

For the Severance Compensation the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

2.31f Redundancy Compensation

For the Redundancy Compensation the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

2.31g Prolonged Service Benefits

For calculating the prolonged service benefits for the seamen the existing method of calculation of payment of compensation with revised rates is recommended.

2.32 Burden of emoluments for the representative category of seaman helmsman for home trade (subject to fulfilment of appropriate conditions)

Items	Norm	Unit	Existing wages 1996-98	Increase		Increased wages
				%	Rs.	
1	2	3	4	5	6	7
A Monthly emoluments						
1 Basic wage	Flat rate	Per month	2,720	12.1%	330	3,050
2 Bonus	15% of basic	Per month	408	12.1%	50	458
3 Overtime	170 hours per month at 1.5 times basic rate	Per month	3,638	12.1%	442	4,080
4 Supplement	Flat rate	Per month	1,185	0.0%	-	1,185
5 Seniority supplement	Flat rate	Per month	125	0.0%	-	125
6 Leave wages	102 days per year	Per month	771	12.1%	94	864
7 Subsistence allowance on leave	Flat rate	Per month	850	0.0%	-	850
8 Coastal allowance	25% of basic	Per month	680	12.1%	83	763
9 Provident Fund	12% of (basic + supplement + seniority supplement + leave wages)	Per month	576	8.8%	51	627

1	2	3	4	5	6	7
10 Gratuity	8.33% of (basic + supplement + seniority supplement + leave wages)	Per month	400	8.8%	35	435
11 Welfare fund	Flat rate	Per month	175	14.3%	25	200
12 Pension and annuity	Flat rate	Per month	450	155.6%	700	1,150
13 Working apparel making	Flat rate	Per month	83	100.8%	84	167
14 On board victualling	Flat rate	Per month	4,050	25.9%	1,050	5,100
B Other allowances						
15 Ship keeping	Rs. 60 per day assumed for two days per month	Per month	120	33.3%	40	160
16 Boiler/scavenger	Rs. 75 per act assumed once a month	Per month	75	0.0%	-	75
17 Dirty cargo allowance	Rs 30 per day assumed once a month	Per month	30	0.0%	-	30
18 National holidays	6 national holidays per year at 10 hours per day at overtime rates	Per month	107	12.1%	13	120
19 Retention allowance	20 days basic spread over 10 months of articulated period	Per month	181	12.1%	22	203
20 Retention subsistence	Lodging allowance of Rs. 120/day and boarding allowance of the same amount for 20 days a month spread over 10 months	Per month	480	0.0%	-	480
21 Medical wages/ subsistence	Assumed one days basic and food allowance of Rs. 120/day	Per month	211	5.2%	11	222
22 Portage/ conveyance	Rs. 70 per trip assumed for one trip per month	Per month	70	0.0%	-	70
23 Repatriation	Assumed average fare to hometown on signing off of Rs. 800 per round trip taken once in 10 months	Per month	80	0.0%	-	80
24 Difference in overtime	160 hours per month at 1.5 times basic rate	Per month	3,424	12.1%	416	3,840
			20,889	16.5%	3,444	24,333

Off-Shore Vessels (OSVs)**2.33 Basic wage :**

For computation of financial implications of demands for OSVs also, it is equally necessary to first define the scope of the term basic wage, because other benefits can then be stated in terms of percentage of the basic wage. The FSUI as noted earlier, suggested that 'basic wage' should include basic wage, supplement, special allowance, coastal allowance and OSV allowance. However, after discussion it was unanimously agreed that 'basic wage' being the primary plank to which other emoluments are added, will exclude all allowances and other benefits for the purposes of these calculations.

2.34 Equal on, equal off

Both the National Union of Seafarers of India (NUSI) and Forward Seamen's Union of India (FSUI) have demanded in their presentation before the Tribunal that there should be a principle of "equal on, equal off" i.e. the current practice of 90 days on work and 66 days off period, for Petty Officers on OSVs should be changed to 45 days on work and 45 days of leave. Their argument is that the senior officers category in the OSV are allowed this benefit. The INSA representative argued that when the offshore drilling started in the early eighties there were no specialized Indian vessels which could be utilized for servicing the drilling platforms of the ONGC. Therefore, the services of the Foreign Flag vessels and foreign marine personnel were utilized initially. Later on, the Indian vessels took the services of the Foreign Fleet for training till the Indian Fleet was trained and ready. In view of the non-availability of Indian crew, foreign crew was given the facilities of 45 days on duty and 45 days off duty which they enjoyed on the foreign vessels. In view of the supply and demand position when the Indian crew was engaged in the specialized OSVs it was also given the facility of 45 days on and 45 days off which was enjoyed by the foreign crew. However, the crew on the non-specialized OSV had to work 90 days for getting 66 days off. This has been in accordance with the successive agreements signed by the Union and the INSA. As the situation of the Indian fleet has become unviable on account of liberal policies which have thrown competition open, the OSV sector is passing through a critical phase. The number of vessels in the OSV of INSA members has reduced from 30 in 1998 to 27 in 1999. In view of this there is no justification to agree to the demand of 45 days work and 45 days leave.

Considering the contentions of the two sides and the fact that over a long period a distinction has been maintained between senior officers and petty officers/seamen in regard to their entitlement, there seem no compelling reasons to order a change now. The revision in pay will benefit all equitably.

2.35 Application of the Contract Labour (R&A) Act 1970

The NUSI invited attention to the Supreme Court Judgment on contract labour and argued that all OSV Seamen should be made permanent employees and given wage scale. The INSA representative stated that the Seamen are not contract labour as all Seamen have to register themselves with the SEO who maintains a roster. As and when the OSV makes a voyage they take seamen from the SEO as per roster. In addition some Shipping Companies having larger fleet, maintain their own company roster. For each voyage the crew is allotted as per the roster. Due to the nature of the seafaring, crew is engaged as per the Merchant Shipping Act for Articled Service on the ship for a given voyage. At the end of the voyage he is signed off and all dues payable to him for the duty period as also the due leave period are given to him. Between the date of signing off and the next call there are gaps; therefore they are not permanently paid employees and don't have a scale of pay. At the time of wage negotiations all the factors are considered and the Wage Agreement is signed with full approval of the Unions. As they are the party to this Agreement there is no justification in their argument to ask for the same treatment by quoting the Supreme Court Judgment on Contract Labour.

2.36 I have considered the contentions of the Unions and INSA. Of course, no agreement between parties can override an Act of the legislature or go against the Judgment of the Supreme Court which settles the law of the land. However, the judgment in question does not apply to the facts and circumstances of this case. Clearly, the jobs of the seamen in question are not of a perennial nature to whom alone the judgment applies. Perennial jobs imply that they should last through the year, last long or for ever. In the instant case the jobs are coterminous with voyages of varying durations, long and short. The wage and allowances payable to the Seamen are governed by M.S. Act which has clearly addressed the nature of the Seamen's job and has made it voyage related. As per the provisions of the M.S. Act all the dues have to be paid to the Seamen at the time of signing off at the end of the voyage. A permanent employee on the other hand in other sector of employment gets all his dues settled only at the time of retirement at the end of his service of 30 years or so. In view of the specific service conditions of Seamen which is laid down by the M.S. Act is the Articled period i.e. the beginning of the voyage till the end of the voyage, there is no justification to change the existing practice.

2.36 Overtime

Both Unions have demanded that the Seamen and Petty Officers in the OSVs be paid overtime on a hourly basis. According to the existing practice the seaman is paid overtime equivalent to 30 days basic wage and petty officers get

fixed overtime equivalent to 27.85 days basic wages. The INSA representative argued that the nature of the operation of the OSV is highly specialized demanding a high degree of discipline and attention of the Officers and the Crew. The number of Officers manning the OSV's is very small. To monitor the daily overtime put in by each member of the crew is impractical and makes further demand on the time of the crew at the expense of more urgent and important duties. In view of the nature of the work and to avoid disputes the practice of allowing fixed amount as monthly general overtime had been adopted as a practical way out. It was working smoothly and could be continued to the greater advantage of all concerned. From the sample of claims of overtime in the Home Trade Sector for the Shipping Corporation of India it is seen that unrealistic claims have been put forward sometimes exceeding the total number of working hours available in a month. After giving due consideration to the contentions put forth by both the parties for OSV, seamen and the fact that the existing practice has worked smoothly overtime, I hold that the practice of allowing a fixed amount as general overtime for a month can be continued for calculation of overtime for the Petty Officers and Crew.

2.37 New items

The NUSI and FSUI have asked for a number of new allowances viz.

- Portage and conveyance
- Repatriation (leave)
- Travel (company account)
- Severance/redundancy
- STCW Courses
- Work on national holidays
- Short hand money
- Ship keeping allowance
- Noise repair allowance
- Shore accommodation
- No food supplement on board
- Prolonged service benefit
- Etc.

2.38 The details of all these new items have been discussed and recorded in the minutes. The financial implications of the NUSI's Charter of Demands for OSV seamen is an increase of 77.35% over the existing wage bill, while the same for FSUI's Charter of Demands is an increase of 434%. For Petty officer the percentages are 23.30% and 307% respectively. In the past agreements these increases have, however been as follows :

	1992—94	1994—96	1996—98
Seamen	35%	21%	24%
Petty officers	40%	22%	26%

It is also an admitted fact that in the past Off shore Vessels wage agreements have been somewhat in line with those reached with the NMB for the Foreign going Seamen in terms of percentage increase in emoluments and with INSA/ NUSI agreements for foreign going Petty officers as the tables above and below show.

	1992—94	1994—96	1996—98	1998—2000
NMB agreement for foreign going (f.g.) seamen	38%	20%	22%	16.85%
INSA/NUSI agreements for f.g. Petty officers	51%	20.87%	26.71%	13.68%

The NMB agreement for 1998—2000 allows an increase of 16.85% for seamen and the INSA/NUSI agreement for f.g. Petty officers of 13.68%. Logically the financial burden of this Award should be comparable.

It is evident from these facts that the increase in the wages and allowances demanded by the Unions cannot be considered justifiable either on the basis of past practice or in the larger public interest.

Considering the increase of 16.85% and 13.68% for 1998—2000 agreed for the Foreign going Seamen and Petty officers respectively, I consider an increase of 16.50% and 13.50% reasonable for the off shore vessel seamen and Petty officers respectively. Having tentatively fixed this overall ceiling for additional benefits in financial terms, we must in the first instance strive to preserve and improve the existing items of emoluments, before taking up new ones. I find that even the increases in existing emoluments asked by the Unions far exceed the ceiling, therefore, there is no room for me to consider any of the fresh demands.

Both the Unions demanded unrealistic increase in their existing wages and allowances. NSUI has asked an increase of 79.93% and FSUI of 434% for seamen and 23.30% and 307% respectively for Petty officers. Considering the rates and periodicity of various allowances, I deem it fair that the benefits for the categories of Seamen and Petty officer be increased as follows :

2.39 Wage Recommended for OSV— Seamen :

Particulars	Norm	Unit	Existing wages 1996—98	Increase %	Rs.	Increased wages
A. On Board Wages :						
1. Basic		Per month	3,170	12.0%	380	3,550
2. Seniority supplement		Per month	100	0.0%	—	100
3. Offshore allowance	40% of basic	Per month	1,268	12.0%	152	1,420
4. Cash compensation (overtime)	30 days basic	Per month	3,170	12.0%	380	3,550
5. Outport expenses	17.5% of basic	Per month	555	11.9%	66	621
6. Uniform washing allowance	Flat rate	Per month	1,875	12.0%	225	2,100
7. Bonus	15% of basic	Per month	476	11.9%	57	533
8. Pension/Annuity (fixed)	Flat rate	Per month	450	133.3%	600	1,050
Sub-total			11,064	16.8%	1,861	12,925
B. On Leave Wages						
1. Basic		Per month	3,170	12.0%	380	3,550
2. Seniority supplement	Flat rate	Per month	100	0.0%	—	100
3. Offshore allowance	40% of basic	Per month	1,268	12.0%	152	1,420
4. Holiday travel expenses	Flat rate	Per month	2,430	0.0%	—	2,430
5. Vict/Subsistence allowance	145/day	Per month	4,350	19.5%	848	5,198
6. Pension/Annuity	Flat rate	Per month	450	133.3%	600	1,050
Sub-total			11,768	16.8%	1,981	13,749
C. Annual payments						
1. Provident fund	12% of basic per month	Per annum	4,565	12.0%	548	5,113
2. Gratuity	8.33% of basic per month	Per annum	3,170	12.0%	379	3,549
			7,735	12.0%	927	8,662
D. Summary :						
—On Board Wages	For 7.11 months (90 days)	Per annum	78,665	16.8%	13,231	91,766
—On Leave Wages	For 4.89 months (64 days)	Per annum	57,546	16.8%	9,686	67,232
—Annual Payments		Per annum	7,735	12.0%	927	8,662
			143,945	16.5%	23,714	167,660
—Monthly benefits		Per month	11,995	16.5%	1,976	13,972

2.40 Other items related to wages of seamen/bosun employed on offshore vessels

Item	Existing Rate	New Rate	Average cost/annum	
		Increase 16.5%		
1 Daily conveyance allowance while on staff duty	70	82	82×5	408
2 Daily subsistence allowance while on staff duty	145	169	145×5	845
3 Reimbursement of second class train fare when reporting and signing off from duty (for average 5 single journeys per year)	420	489	420×5	2,447
4 Conveyance allowance on signing on/off duty	70	82	82×10	816
5 Additional conveyance allowance for medical fitness test	125	146	146×3	437
6 Additional conveyance allowance on joining/signing off from vessel at ONGC Nhava (for travel by road to Nhava and vice versa)	200	233	233×5	1,165
7 Average per annum reimbursement of training fee				2,000
8 Cost of providing victualling (all meals) on board the vessel, New rates as per contract	190		190*30*7.01	39,957
			Total/annum	48,073
			Total/month	4,006

Thus the total increase in emoluments per month for seamen for wages and other items as shown in the two tables above will be Rs. 13,972+Rs. 4,006=Rs 17,978.

2.41 Incidental compensation

	Existing rate	Recommended
(a) Death and disability compensation		
In the event of death	5,49,919	6,15,909
In case of permanent disability	6,92,089	7,75,140
(b) Flight insurance amount	5 lakhs	5,60,000
(c) Loss of personal effects by air	As per IATA regulations	As per IATA regulations

(d) Redundancy compensation

- (i) For Seamen/Bosun under 55 years age @ 3 months basic wages per year of service @ 1.5 months basic wage per year of prospective service on Company's vessel subject to a minimum of Rs. 84,000.
- (ii) For those above 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs. 22,400.

(e) Compensation to Seamen/Bosun declared permanently medically unfit for sea service

- (i) borne on Company's roster for not less than 6 years continuous service and attaining the age of 40 years, being declared permanently medically unfit for sea service by Company Medical Officer save in case of a seamen dealt with under the death and disability provision in para 101 of the NMB (I) Summary of agreements 1998 and (iv) subject to the cancellation of registration shall receive payment as under :

For Ratings under 55 years @ 3 months basic wages per year of articulated service on the Company's vessel subject to a minimum of Rs. 72,800.

- (ii) For Ratings above the age of 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of four month's basic wages of Rs. 11,200 whichever is higher.

2.42 Wage Recommended for OSV—Petty Officers : (Seventh year)

Particulars	Norm	Unit	Existing wages 1996-98	Increase		Increased wages
				%	Rs.	
A. On Board Wages :						
1 Basic		Per month	5,170	13.5%	698	5,868
2 HRA	20% of basic	Per month	1,034	13.5%	140	1,174
3 Offshore allowance	40% of basic	Per month	2,068	13.5%	279	2,347
4 Cash compensation (overtime)	27.85 days basic	Per month	4,799	13.5%	648	5,447
5 Outport expenses	17.5% of basic	Per month	905	13.5%	122	1,027
6 Uniform washing allowance	Flat rate	Per month	1,910	13.5%	258	2,168
Sub-total			15,886	13.5%	2,145	18,031
B. On Leave Wages						
1 Basic		Per month	5,170	13.5%	698	5,868
2 HRA	20% of basic	Per month	1,034	13.5%	140	1,174
3 Offshore allowance	40% of basic	Per month	2,068	13.5%	279	2,347
4 Vict/Subsistence allowance	rate	Per month	5,850	13.5%	790	6,640
Sub-total			14,122	13.5%	1,906	16,028
C. Annual payments						
1 Uniform making expenses	Flat rate	Per annum	8,205	13.5%	1,108	9,313
2 Holiday travel expense	Flat rate	Per annum	5,850	13.5%	790	6,640
3 Provident fund	12% of basic	Per annum	7,445	13.5%	1,005	8,450
4 Gratuity	8.33% of basic	Per annum	5,170	13.5%	696	5,866
5 Annuity	10% of basic	Per annum	6,204	13.5%	838	7,042
6 Good service allowance	8.33% of basic	Per annum	5,170	13.5%	696	5,866
7 Welfare fund	Flat rate	Per annum	2,760	13.5%	373	3,133
			40,804	13.5%	5,504	46,308
Summary :						
—On Board Wages	For 7.02 months (90 days)	Per annum	111,520	13.5%	15,057	126,577
—On Leave Wages	For 4.98 months (64 days)	Per annum	70,328	13.5%	9,494	79,822
—Annual Payments		Per annum	40,804	13.5%	5,504	46,308
			222,651	13.5%	30,055	252,706
—Monthly benefits		Per annum	18,554	13.5%	2,505	21,059

2.43 Other items related to wages of seamen/bosun employed on offshore vessels

Item	Existing Rate	New Rate	Average cost/annum	
		Increase 13.5%		
1 Daily conveyance allowance while on staff duty	215	244	244×5	1,220
2 Daily subsistence allowance while on staff duty	195	221	221×5	1,107
3 Daily lodging and boarding allowance while on staff duty	515	585	585×5	2,923
4 Reimbursement of first class train fare when reporting and signing off from duty (for average 5 single journeys per year)	1,500	1,703	1,703×5	8,513
5 Porterage and conveyance allowance at each end of train journey	625	709	709×10	7,094
6 Half porterage and conveyance allowance payable at each occasion on signing on/off duty	313	355	355×5	1,776
7 Additional conveyance allowance for medical fitness test	125	142	142×3	426
8 Additional conveyance allowance on joining/signing off from vessel at ONGC Nhava (for travel by road to Nhava and vice versa)	200	227	227×5	1,135
9 Average per annum reimbursement of training fee				2,000
10 Cost of providing victualling (all meals) on board the vessel. New rates as per contract	125		190*30*7.01	39,957
			Total/annum	66,150
			Total/month	5,512

Thus the total increase in emoluments per month for seamen for wages and other items as shown in the two tables above will be Rs. 21,059+Rs. 5,512=Rs 26,571.

2.44 Incidental compensation

(a) Death and disability compensation	Existing rate	Recommended
In the event of death	6,87,500	7,80,312
In case of permanent disability	8,12,500	9,22,188
(b) Flight insurance amount	12,50,000	14,18,750
(c) Loss of personal effects by air	37,500	42,563
(d) Redundancy compensation		
(i) For petty officers under 55 years of age @ 3 months basic wages per year of service and g@ 1.5 months basic wage per year of prospective service on Company's vessel subject to a minimum of Rs 1,41,875.		
(ii) For those above 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs 42,563.		
(u) Compensation to petty officers declared permanently medically unfit for sea service :		
(i) Petty officers with minimum 7 years continuous service and not over 55 years of age @ 3 months basic wages per year of service, subject to a minimum of Rs 1,41,875.		
(ii) Petty officers over 55 years of age @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs 49,656.		

WAGE SCALE OF OSV PETTY OFFICERS

(Effective from 01-04-1998)

(Applicable to Machinist (Mech.), Machinist (Elec.) Crane Operators etc.
Employed on offshore vessels)5095 - 105 - 5200 - 110 - 5310 - 130 - 5440 - 135 - 5575 - 140 - 5715 - 155
1 1 1 1 1 25868 - 160 - 6345 - 170 - 6685 - 190 - 7065 - 200 - 7265 - 205 - 7470 - 215
2 2 2 1 1 17685 - 235* - 7920 - 240 - 8400 - 240* - 9600
1 2 5

* Wage scale extended by 5 Years

Term of Reference No. 2**2.45 Verification of membership**

Item (A)(ii) of the TOR deals with the question of verification of membership of respondent Nos. 4, 5 and 6. More specifically, the High Court minutes of the order dated 16th February 99 paras 3 and 4 state, that the Central Government shall also refer the question of verification of membership of Respondent Nos. 4, 5 and 6 respectively in respect of majority status to the Tribunal. The Order of Reference shall be without prejudice to the contention of Respondents No. 5 and 6 that the verification of membership in respect of majority status cannot be a subject matter of adjudication under Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958. If such a contention is raised, the Tribunal shall consider the same in accordance with law.

On this question, the written submissions of the JMU (Respondent 5 to the Writ Petition in the High Court), the NSUI (Respondent No. 6), the FSUI and the DG are given in Volume 2 of this Award. The contention of the first two viz the JMU and the NSUI regarding jurisdiction is that Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958 (MSA) covers exclusively disputes of Unions/seamen with owners of ships. It allows adjudication of such disputes by a Tribunal. The issue of verification of membership is not a dispute between owners of ships and the Unions. Further such disputes should only be related to matters connected with/incidental to the employment of seamen. Verification of membership does not relate to employment of seamen. Thus, they contend that verification of membership cannot be covered by section 150 (1) of MSA 1958. The issue cannot be adjudicated by a Tribunal.

On the other hand, the FSUI contends that for industrial peace wage settlement with a representative union is essential. Such a representative union can come into existence only by verification of membership through a secret ballot. Therefore, the Tribunal is empowered to adjudicate on the issue under section 150(1) of the MSA 1958. The DG (Shipping) has not offered any comments on the issue of jurisdiction of the Tribunal on the question of verification of membership, he has only asserted that verification of membership is under the Code of Discipline and no one can object to such a verification by the Labour Ministry.

From the facts of the case, the contention of the JMU and the NSUI does appear to be correct. Section 150 (1) of MSA 1958 states as follows :

"Where the Central Government is of opinion that any dispute between seaman or any class of seamen or of any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or likely to be employed exists or is apprehended and such disputes relates to any matter connected with or incidental to the employment of the seamen, the Central Government may by notification in the Official Gazette, constitute a Tribunal consisting of one or more persons, and refer the dispute to the tribunal for adjudication."

The FSUI is asking for verification of membership by a secret ballot. It has cited Supreme Court FCI Staff Union vs FCI and others dated 17th February 1995 reported in Vol 86 FJR 717. This judgement *inter alia* states "...in an establishment...we direct that the following norms and procedures shall be followed for assessing the representative character of the trade unions by the 'secret ballot system' ". The judgement thus recognizes the method of secret ballot for ascertaining the representative character of a union and thereafter it details the procedure. The High Court of Calcutta in The Secretary hinterland Seamen's Union vs Union of India and others dated 26-6-98 observes that "it is apparent....Food Corporation of India" and "But since the Supreme Court...Nicebar administration". These judgements have not been questioned by any of the contending parties.

It is seen from the above that for a Reference to the Tribunal under section 150(1) of MS Act, 1958, the ship owners must necessarily be a party to the dispute. We must, therefore, examine whether the ship owners are objecting to the proposed verification of membership by a secret ballot. This does not appear to be the case. They are in fact asking for such verification by the Labour Commissioner. Therefore, I hold that there is no dispute between the owners and Union(s) on the question of verification of membership. The reference under section 150(1) of MS Act, 1958 is, therefore, not sustainable. As regards the procedure for verification, the law of the land is settled by the Supreme Court judgement referred to above. Such verification can be undertaken under the overall supervision of the Chief Labour Commissioner.

TERM OF REFERENCE NO. 3

2.46 Payment during strike period

With regard to the issue of payment of wages to the striking Seamen during the strike period of 14 days in February 1999 the following issues are relevant.

FSUI had given a letter dated 4th August, 1998 addressed to the Director, SCI, Home Trade Branch, Mumbai submitting their charter of demands for revision of wages and other service conditions of the seamen both in Home Trade and in OSV Sector. Then in September 1998 it gave a strike notice to the SCI demanding that they should negotiate wages and other emoluments of the Seamen Home Trade as well as Seamen and Petty Officers in the OSVs. As there was no response from the SCI, they observed a day's token strike on the 16th of October, 1998. Thereafter INSA discussed the matter with them and agreed to take up the issue of verification of membership with the Director General of Shipping.

INSA thereafter wrote to the Secretary, FSUI, Home Trade Branch, Mumbai, on 31-8-1998 intimating him that it enters into industry-wise agreements with the union representing the majority of the concerned sea cadres. It suggested to FSUI that if it claimed majority representation for the concerned Seamen/Petty Officers it should establish the same by independent verification.

INSA simultaneously required the Director General of Shipping and the Secretary, Ministry of Labour to arrange verification of claim for majority by FSUI. The Ministry of Labour thereupon asked the Central Labour Commissioner to arrange verification of membership of the Seamen on Home Trade Ship & OSVs and the Central Labour Commissioner in turn directed the Regional Labour Commissioner to conduct the verification proceeding, by his letter dated 5th February 1999. INSA vide its letter dated 29-1-1999 also urged FSUI to desist from precipitating matters and wait till verification process was completed. However, FSUI vide their letter dated 25-1-1999 called and indefinite strike on all ships of Members of Shipping Companies of INSA w. e. f. 4th February, 1999.

Thereafter, the SCI, the Great Eastern Shipping Co., Essar Shipping Ltd., Varun Shipping Co. Ltd., Chowgule Steamships Ltd., and INSA filed a Writ Petition with the Mumbai High Court on 8-2-1999 against FSUI, with NSUI, Mumbai, JMU, Mumbai; The Union of India; joining the D.G. of Shipping and the Shipping Master as Co-Respondents.

Disposing of the Writ Petition, the High Court in its consent order dated 16-2-1999 directed the Central Government to set up a Tribunal under Section 150 of the M.S. Act to adjudicate on the issue of charter of demands of various unions for wages. It also directed the Central Government to refer the dispute as regards the deduction of wages for the period of strike commenced from 4-2-1999. In para 5 of their order the High Court also mentioned that, "it is agreed, between the two parties that the striking Seamen/Petty Officers shall be paid an amount equivalent to their wages for the period of strike as advances. The said amount shall be deducted/adjusted as per the Award of the Tribunal".

2.47 From the above the following facts emerge

FSUI had written to SCI who in turn took up the issue with INSA regarding the demand of the union to hold negotiations with them for settlement of wages and allowances for Seamen in Home Trade and in OSV sector. On receipt of this claim INSA wrote to the Secretary, FSUI as early as 31-8-1998 informing them that in case it claimed such majority representations, for the concerned Seamen/Petty Officers employed by INSA Member Companies they should establish their claim by independent verification. The FSUI agree that in a dispute about the majority status of a union verification of membership has to be conducted by an independent body. In their representations before the Tribunal dated 9-8-1999 they have noted that verification of membership of the Trade Unions in a Sector/Industry/Trade/Institution was hitherto conducted by the Ministry of Labour, Government of India as per the decision of the 17th Tripartite Indian Labour Conference held in Nainital on 19th and 20th March, 1958 and that there is no such organisation to conduct such verification other than the Chief Labour Commissioner, Government of India.

2.48 As the INSA and the Vice President of FSUI had independently approached the Secretary, Ministry of Labour to direct concerned officials to conduct verification of majority status of FSUI, it is clear that efforts were made by INSA to resolve the dispute in accordance with the existing administrative mechanisms. At no point of time INSA refused to enter into negotiations with FSUI. As the Regional Labour Commissioner had been directed to conduct the verification proceedings, the Union could have waited for its outcome.

INSA again urged FSUI on 29-1-1999 not to precipitate matters and wait until verification process was completed. It, however, struck work when the verification proceedings were still pending. The M.S. Act does not legalize strike by seamen. Workmen can claim wages for the strike period only if it was both legal and justified. The Supreme Court judgement in the case Bank of India V/s T.S. Kelawala, (1990) 4SCC, 744; (1991) SCC (L&S) 170; (1991) 15, ATC, 11, applied. The learned court had observed that "The prominent question that arises is whether the dispute was of such a nature that its solution could not brook delay and await resolutions by the mechanism provided.....the strike or lock out or weapon has to be used sparingly for redressal of urgent and pressing grievances when no means are available or the available means have failed to resolve it..... The justness or otherwise of the action of the employer or the employee has, therefore, to be examined also on the anvil of the institutes of the society, which such action tends to affect. This is a type of the action in both public or private sector. But more imperatively in the public sector. The Management in the public sector is not capitalist and the labour and exploited a lot. Both are paid employees and owe their existence to the investment of public funds. Both are expected to repeat public interest directly and have to promote them". (Para 31) 1991 (3) 508/CLA.

2.49 In the absence of any specific provisions in the MS Act or rules in the matter, it would be justifiable to go by the principle enunciated by the Apex Court cited above with regard to the right of workers to go on strike. It is a fact that INSA had requested the Ministry of Labour to conduct the verification of majority status of FSUI. The Regional Labour Commissioner, Chennai had also called urgent meetings of the parties to resolve the issue. Even while meetings were going on the FSUI went ahead with the strike without waiting for the outcome. There is nothing to show that the grievances of the Union were so pressing or of such nature that their solution could not brook delay and await resolution by the mechanism provided. The SCI imposed a heavy penalty of Rs. 1.50 crores to the ONGC for the loss caused. Under the circumstances, the principle of no work no pay must apply to the period of strike. The pronouncement of the Supreme Court must be seen to have the force of the law of the land. I, therefore, hold that no wages are due for the period of strike to the striking seamen/petty officers. Wages paid by way of advance may be adjusted in a period of 12 months.

TERMS OF REFERENCE IV, V AND VI

2.50 Shri K.S. Varadarajan, the representative of DGS explained item No. IV, V, VI in the Terms of Reference included by the Government of India. Those were, he stated, additions to the terms of reference covered by the minutes of order dated 16-2-1999 of Hon'ble High Court of Bombay in W.P. No. 401. However, the INSA's representative objected to their inclusion on the ground that they were outside the scope of Court Order and could not be clubbed for adjudication by the Tribunal. They also furnished a written statement to that effect.

2.51 Shri Joseph of NUSI contended that if these issues had been of an urgent nature, the Government of India should have urged them before the Hon'ble Bombay High Court itself. Further, there were other statutory bodies under of Merchant Shipping Act like the National Seamen Board, Seamen Employment Board for making recommendations on such issues relating to employment of seamen. Since the Central Government had constituted the Tribunal to adjudicate on the minutes of order given by Hon'ble Bombay High Court, it had no jurisdiction to add any new terms of reference. He also drew attention to section 150 of the M. S. Act that only those issues where there was a dispute between the unions and owners could be included for adjudication under this section. As the terms of reference IV, V, VI were of a general nature and had not risen out of any dispute as envisaged in section 150 their addition was not legal.

2.52 The representative of JMU stated that with reference to item No. IV, the award of the Tribunal should be made applicable to all the seamen employed on Home Trade vessels of all public and private shipping companies operating at Indian ports of India, without any discrimination. He also furnished a written statement dated 20-10-99 on the subject.

2.53 Shri Sadhan Kanjilal of the FSUI argued that it was open for the Government of India to include any item for adjudication by the Tribunal under section 150 of the M.S. Act. There is no ban against such inclusion in the Court Order. The Terms of Reference included by the Government of India were relevant and they qualified for inclusion under section 150 of the M. S. Act, 1950. He also gave his written views on the issues. He further added that the seamen in the OSV and Home Trade sector are non organized and they are being deprived of their legitimate rights, benefits and facilities, extended to the seamen working on the main fleet. In view of this it very necessary for the Tribunal to adjudicate all the items of terms of reference entrusted under section 150 of the M.S. Act.

2.54 Shri R. Ravichandran, Dy. Director General of Shipping drew the attention to the fact that constituting a tribunal on every occasion or for every dispute is very expensive. In the past two three years or so Government did not constitute any Tribunal and it is not possible for the government to constitute a Tribunal every year. Countering the Unions' objections, he stated that since the Tribunal was set up by the Central Government, it was its prerogative to add some new points comprising long pending disputes. He pointed out that items IV, V and VI were important for welfare of seamen. On account of this only the Central Government of India had exercised its prerogative to make additions to the terms of reference.

2.55 After hearing the parties, the Tribunal gave time to the officers of the DGS to obtain a legal opinion on the written statement furnished by the NUSI, FSUI, JMU and INSA and also to submit in writing the specific issues on which adjudication was sought. The opinion of the Dy. Legal Advisor to the Government of India was accordingly made available to the Tribunal. He opines that additions to terms of reference may be made after the Government of India secures approval of the High Court. As the DG Shipping's office has neither secured the High Court approval for additions to the Terms of Reference, nor submitted for adjudication specific issue arising from the same I, therefore, hold that they have not made out any case for adjudication on Terms of Reference Nos. IV, V and VI

KAMUD BANSAL, One-Person Tribunal

Mumbai, 31st December 1999

[F. No. C-18018/3/99-MT]

M. RAMACHANDRAN, Jr. Secy.

ANNEX-I

**IN THE HIGH COURT OF JUDICATURE AT BOMBAY
ORDINARY ORIGINAL CIVIL JURISDICTION
WRIT PETITION NO. 401 OF 1999**

The Shipping Corporation of India & Ors.	Petitioners
	<i>Versus</i>		
Union of India & Ors.	Respondents
Mr. S.K. Talsania, Mr. E.P. Bharucha, Mr. B.H. Antia and Mr. S.V. Uttam for the Petitioners.			
Mr. S.M. Shah with Mrs. S.V. Bharucha for Respondent Nos. 1 to 3			
Mr. V.P. Navare for Respondent No. 4			
Mr. R. Gehani for Respondent No. 5			
Mr. S.J. Deshmukh with Mr. N.M. Ganguly for Respondent No. 6			

Coram : Mr. Y.K. Sabharwal,
Chief Justice and
Mr. Justice A.P. Shah.
Date : 16th February, 1999

MINUTES OF THE ORDER

1. Rule by Consent made returnable forthwith Respondents waive service.
2. The Respondent No. 1 shall constitute a Tribunal under the Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 with all powers under the said Section and refer to such Tribunal for adjudication the Charter of Demands dated 13th July, 1998 and 4th August, 1998 submitted by Respondent No. 4 and Charter of Demand dated 6th May, 1998 submitted by Respondent No. 6. The Respondent No. 5 is entitled to submit its Charter of Demand within one week from today. If such Charter of Demand is submitted by Respondent No. 5 then the same shall also be referred to for Adjudication to the Tribunal so constituted.
3. The Central Government shall also refer the question of verification of Membership of Respondent Nos. 4, 5 and 6 respectively, in respect of majority status to the Tribunal so constituted.
4. The Order of Reference mentioned in Clause (3) shall without prejudice to the contention of Respondent Nos. 5 and 6 that the seamen/petty officers for going on strike which commenced on 4th February, 1999 till date.
5. The Petition stands disposed off in terms of the Minutes of this order that no order as to costs.
6. Certified copy expedited.

Sd/-
Advocate for the Petitioners

Sd/-
Advocate for Respondent Nos. 1 to 3
Sd/-
Advocate for Respondent No. 4
Sd/-
Advocate for Respondent No. 5
Sd/-
Advocate for Respondent No. 6

ANNEX-II
MOST IMMEDIATE

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT
(SHIPPING WING)

No. C-18018/3/99-MT

Dated the 17th March, 99

To

The Directorate General of Shipping,
Jahaz Bhavan,
Walehand Hirachand Marg,
Mumbai-400 038

Subject :— Constitution of one-person Tribunal in accordance with Mumbai High Court's order dated 16-2-1999 passed in Writ Petition No. 401 of 1999, The Shipping Corporation of India and others versus Union of India and others—reg.

Sir,

I am directed to refer to your letter No. 8 (5) CR/99 dated 28th February, 99 on the subject mentioned above and to convey the sanction of the President to the appointment of Smt. Kumud Bansal, IAS (Maharashtra-1969), Chairman, Maharashtra Petro-Chemical Corporation as one-person Tribunal for a period of six months from the date of publication of the Notification in the Official Gazette. Terms of reference & terms and conditions of the tribunal are enclosed.

The Tribunal will adjudicate the charter of demands submitted by respondents in the above case comprising inter alia (i) forward Seamen's Union of India, Mumbai, (ii) National Union of Seafarers of India, (iii) Jahazi Mazdoor Union, Mumbai as directed by Mumbai High Court in its order dated 16-2-1999, Smt. Kumud Bansal will be paid Rs. 1500/- (Rs. Fifteen hundred only) per sitting. She would also be entitled to TA/DA as admissible under rules.

The Charter of demands of the Unions as directed by Mumbai High Court in its order dated 16-2-1999 may be referred to the Tribunal for adjudication immediately.

The expenditure involved with regard to Travel expenses will be met from Major Head-3052-sub-head-02-Coastal Shipping-01-Director General of Shipping-01-00.11 Travel Expenses (Domestic) and other expenses will be met from Major Head-3052-sub-head 02-Coastal shipping-01-Director General of shipping-01-00-13 office expenses. An amount of Rs. 5 lakhs have been provided for this purpose in BE 1999-2000.

This issues with the concurrence of Finance Wing vide their U.O. Note No. 1465-FA(T)/99 dated 16-3-1999.

Yours faithfully,

Sd/-

(Sanjay Vikram Singh)

Under Secretary to the Government of India

Ph. No. 3714714

TERMS OF REFERENCE AND TERMS AND CONDITIONS OF THE TRIBUNAL

(A) Terms of reference

- ✓(i) to examine the charter of demand submitted by FSUI Home Trade Branch, Mumbai dated 13-7-1998 and 4-8-1998, JMU, Mumbai dated 8-5-1998 and NUSI, Mumbai dated 22-2-1999 and make appropriate recommendations.
- ✓(ii) to refer the question of verification of membership of respondent Nos. 4, 5 & 6.
- ✓(iii) to refer the dispute as regard the deduction of wages for the period of strike commenced from 4th Feb., 1999.
- (iv) to make appropriate recommendations regarding the revision of wages and allowance, terms and conditions of service for implementation by shipping industry for seamen employed on the Home Trade and Off-shore Vessels.

- (v) to examine the system and terms of employment of seamen on Home Trade and Off-shore vessels keeping in view the different categories of employees viz. permanent employees of Shipping companies, seamen employed through general roster, seamen employed through company roster etc. and make appropriate recommendations.
 - (vi) to examine the issue of setting up of welfare trusts for seamen employed on Home Trade and Off-shore Vessels Keeping in view the prevalent practice in other sectors of the industry.
 - (vii) any other issue relating to employment of seamen on Home Trade and Off-shore Vessels.
- (B) Terms & Conditions
- (i) The Tribunal shall have its Headquarters in Mumbai and secretarial assistance shall be provided by the Directorate General of Shipping.
 - (ii) The expenditure to the extent of Rs. 5.00 lakh to be incurred by the Tribunal in conducting the proceedings and on TA/DA and other allied expenses shall be met by the D.G. Shipping under the Head Travel Expenses and Office Expenses.
 - (iii) If considered necessary the Tribunal may visit Lakshadweep, Port Blair and Off-shore platforms for assessing the problems of the shipowners and seafarers employed on Home Trade and Off-shore Vessels.
 - (iv) The Tribunal may invite individuals or any class of seamen or any Union of Seamen and owners of the ship in which such seamen are employed for evidence and obtaining information relevant to the terms of reference.
 - (v) The member of the Tribunal shall be paid Rs. 1500/- per sitting and would also be entitled to TA/DA as admissible under the rules.
 - (vi) The term of the Tribunal shall be for 6 months from the date of setting as directed by the Mumbai High Court in its Order dated 16-2-1999.

[F. No. SR-11014/2/2005-MA]

A.K. BHALLA, Jt. Secy. to the Government of India